

## Wirtschaftliches Parkraummanagement

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 7  
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben  
„ParkenBerlin“

Berlin, Juli 2009



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



LK Argus  
GmbH

**Autoren:**

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Philip Janus

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

**LK Argus GmbH**

Novalisstraße 10  
10115 Berlin

Tel.: 030 / 322 95 25 - 30  
Fax 030 / 322 95 25 - 55  
email: heinrichs@LK-argus.de

**Partner:**

Deutsches Institut für Urbanistik  
Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH  
Tempelhofer Damm 1-8  
12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin  
Mathilde Jacob Platz 1  
10551 Berlin

# Inhalt

	Seite
<b>1. Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
<b>2. Untersuchungsmethodik</b>	<b>6</b>
<b>3. Analyse der Situation in Berlin-Mitte</b>	<b>8</b>
3.1 Parkraumbewirtschaftung	8
3.2 Zuständigkeiten	12
3.3 Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung	13
3.3.1 Einnahmen	13
3.3.2 Ausgaben	28
3.3.3 Fazit	33
3.4 Vorhandene Instrumente zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit	34
3.4.1 Produktvergleichsbericht und Kosten-Leistungs-Rechnung	34
3.4.2 Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung	37
3.4.3 Produktvergleichsbericht und Kosten-Leistungs-Rechnung	40
3.5 Handlungsbedarf in Berlin	42
<b>4. Erkenntnisse aus anderen Städten</b>	<b>44</b>
4.1 Bewirtschaftungsform	44
4.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs	47
4.3 Erfassung der Einnahmen und Ausgaben	48
4.3.1 Wirkungsanalysen	49
4.4 Schlussfolgerungen aus den Interviews	49
<b>5. Mögliche Ansätze für eine effizientere Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>50</b>
5.1 Überwachung des ruhenden Verkehrs	50
5.1.1 Bisherige Berechnung des Personalbedarfs	51

5.1.2	Vorschlag zur Überarbeitung des Personalbedarfsschemas	52
5.1.3	Hinweise zur Weiterentwicklung der Überwachungsstrategien	57
5.2	Prozessbegleitendes Qualitätsmanagement	61
5.3	Grenzen der Betrachtung und offene Fragen	63
<b>6.</b>	<b>Fazit</b>	<b>64</b>
	Literaturverzeichnis	66
	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	68
	Anhang	70
Anhang 1:	Gesprächspartner und –termine	71
Anhang 2:	Produkt-Vergleichsbericht 2006 (Produkt 78844 R-Ord-Parkraumüberwachung)	72

## 1. Aufgabenstellung

Der Fokus der vorliegenden Untersuchung liegt auf der Parkraumbewirtschaftung mit Gebührenpflicht. Laut § 6a (6) Straßenverkehrsgesetz (StVG) können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren erhoben werden.<sup>1</sup> Im Vordergrund einer Bewirtschaftung stehen die verkehrslenkenden Effekte, die unter anderem zu geringerem Parkdruck, einer gleichmäßigeren Verteilung der Nachfrage auf Straßenraum und Sammelanlagen, höheren Parkchancen für Bewohner und Besucher sowie zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl und zu weniger Parksuchverkehr führen sollen.

In der Praxis spielen gleichzeitig die mit der Bewirtschaftung verbundenen Einnahmen und Ausgaben aus Sicht des kommunalen Haushaltes eine bedeutende Rolle. Während in der öffentlichen Wahrnehmung häufig die Einnahmen überwiegen, entstehen auf der Verwaltungsseite erhebliche Ausgaben für die Einrichtung, den Betrieb und die notwendige Überwachung der Bewirtschaftung.

In vielen Fällen wird vor Einführung einer Parkraumbewirtschaftung - anders als bei anderen verkehrslenkenden Maßnahmen baulicher oder verkehrsorganisatorischer Art - die Frage gestellt, ob Parkraumbewirtschaftung wirtschaftlich betrieben werden kann bzw. wann sich ihre Einrichtung finanziell amortisiert. Auch in bereits bestehenden Bewirtschaftungsgebieten gibt es Bestrebungen zur Kostensenkung, beispielsweise durch Einsparungen bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs.

In Berlin und vielen anderen Städten wurden die Einzelbestandteile der Kosten und Erträge einer Parkraumbewirtschaftung bisher nur unzureichend differenziert und analysiert. Im vorliegenden Bericht werden daher die wesentlichen Faktoren der Wirtschaftlichkeit anhand des Bezirks Mitte von Berlin dargestellt. Anschließend werden Schlussfolgerungen für die Planungs- und Verwaltungspraxis abgeleitet, zum Beispiel durch:

- Entwicklung eines praxisnahen Algorithmus' zur Vorausschätzung der Anzahl an benötigten Überwachungskräften bereits in der Konzeptphase
- Aufzeigen von Optimierungspotenzialen vor allem in der Parkraumüberwachung
- Empfehlungen zur Datenvorhaltung als Voraussetzung für eine Evaluation der Parkraumbewirtschaftung
- Empfehlungen zur Entwicklung eines prozessbegleitenden Qualitätsmanagements in der Parkraumbewirtschaftung.

Dabei geht es in der vorliegenden Untersuchung weniger um das Ziel einer Kostendeckung, als vielmehr um eine möglichst effiziente Umsetzung dieses wichtigen verkehrsplanerischen Instrumentes.

---

<sup>1</sup> Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2965).

## 2. Untersuchungsmethodik

Im Arbeitspaket 7 ‚Wirtschaftliches Parkraummanagement‘ des Verbundprojektes ParkenBerlin sollen die Ausgaben für die Parkraumbewirtschaftung dargestellt und den Einnahmen gegenüber gestellt werden. Im Ergebnis sollen Wege zu einer effizienteren Bewirtschaftung aufgezeigt werden.

Ursprünglich war vorgesehen, die Untersuchung exemplarisch anhand der Parkzone 2 im Bezirk Mitte von Berlin durchzuführen. Die Bestandsanalyse sollte eine Recherche und Darstellung der Stellplatzkapazitäten und -Regelungen im öffentlichen Straßenraum und in privaten Stellplatzanlagen sowie eine Auswertung der Strukturdaten (Bewohner, Beschäftigte, Einzelhandel usw.) für den betreffenden Bereich umfassen. Die Kosten und Erträge der Bewirtschaftung sollten für die Parkzone anhand eines Bezugsjahres detailliert dargestellt werden.

Im Laufe der Projektbearbeitung stellte sich jedoch heraus, dass der Bezirk die für diese Untersuchungsmethodik erforderlichen Daten entgegen den ursprünglichen Annahmen nicht liefern konnte. Dies lag vor allem daran, dass die Daten nicht parkzonenscharf, d.h. nicht in der erforderlichen räumlichen Differenzierung vorlagen. Beispielsweise werden die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern oder die Überwachungskosten nur aggregiert für alle Parkzonen des Bezirks ausgewiesen. Einige Eingangsdaten liegen zudem gar nicht vor, weil sie nicht separat erfasst werden.<sup>2</sup>

Es war daher erforderlich, die Untersuchungsmethodik den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Der Untersuchungsrahmen wurde auf *alle* bewirtschafteten Parkzonen im Bezirk Mitte ausgedehnt. Gegenüber der ursprünglich geplanten Betrachtung *einer* Parkzone hat dies den Vorteil, dass zumindest einige der wesentlichen Kosten- und Einnahmefaktoren quantifiziert werden können. Die Aspekte, die nicht exakt quantifiziert werden können, wurden qualitativ analysiert und bewertet.

Als zeitlicher Bezug wurde das Jahr 2006 gewählt. Die aktuelleren Werte aus dem Jahr 2007 waren für die Untersuchung nicht geeignet, weil im August 2007 die Gebührenhöhen und die Bewirtschaftungszeiten in einigen Parkzonen geändert wurden. Für das Jahr 2008 lagen zur Bearbeitungszeit dieser Untersuchung noch nicht alle Daten vor; außerdem wurden im April 2008 drei neue Parkzonen eingerichtet. Im Jahr 2006 gab es dagegen keine wesentlichen Änderungen der Bewirtschaftung.

Die Untersuchung beruht somit auf der Zusammenstellung und Analyse der beim Bezirk vorliegenden Daten und Unterlagen. Ausgewertet wurden außerdem Erfahrungswerte aus anderen Städten und es wurden Experteninterviews geführt.<sup>3</sup> Die Gespräche fanden statt mit dem

- Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte von Berlin, zuständig für die Konzeption, Einrichtung und den laufenden Betrieb der Bewirtschaftung
- Bürgeramt des Bezirks Mitte von Berlin, zuständig für die Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen
- Ordnungsamt des Bezirks Mitte von Berlin, zuständig für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und für die Erstellung des Wirtschaftsplans.

<sup>2</sup> Beispielsweise wird die Anzahl der ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen nach Auskunft des Bürgeramtes nicht EDV-erfasst.

<sup>3</sup> Die Liste der Gesprächspartner und -termine ist im Anhang dokumentiert (Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.**).

- Serviceeinheit (SE) Finanzen des Bezirks Mitte von Berlin, zuständig für die Erstellung der Kosten-Leistungs-Rechnung<sup>4</sup>
- Steuerungsdienst des Bezirks Mitte von Berlin, zuständig für Organisationsberatung, Controlling und Kostenrechnung
- mit Vertretern der Städte Hamburg und Köln bei einem Erfahrungsaustausch in Hamburg.

Ein besonderer Schwerpunkt lag in der Analyse der alltäglichen Arbeitsabläufe in der Verwaltung. Im Rahmen des Arbeitspaketes wurde beispielsweise sehr praxisnah untersucht, wo Optimierungspotenziale im Rahmen der Überwachung liegen und wie sie realisiert werden können. Zu diesem Zweck nahmen die Gutachter an den Dienstbesprechungen des Überwachungsdienstes und an den Überwachungsgängen teil und führten Interviews mit Überwachungskräften und ihren Koordinatoren. Auf diese Weise wurde gewährleistet, dass die abgeleiteten Empfehlungen unter den Berliner Rahmenbedingungen alltagstauglich sind.

---

<sup>4</sup> Kosten-Leistungs-Rechnung und Wirtschaftsplan werden in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschrieben (vgl. Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.** ff.).

### 3. Analyse der Situation in Berlin-Mitte

Zunächst werden die Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte im Bezugsjahr 2006 (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) und die Verwaltungszuständigkeiten (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) dargestellt. Anschließend folgt eine Analyse der Einnahmen- und Ausgabenstruktur (Kapitel 3.3) und der vorhandenen Instrumente zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Den Berliner Daten werden Erkenntnisse aus anderen Städten gegenüber gestellt (Kapitel 4), bevor abschließend in Kapitel 3.5 ein Zwischenfazit zum Handlungsbedarf in Berlin gezogen wird.

#### 3.1 Parkraumbewirtschaftung

Berlin hat insgesamt 3,4 Mio Einwohner in zwölf Bezirken, davon leben rund 327.000 Bewohner (9,6 %) im Bezirk Mitte.<sup>5</sup> Der Bezirk bedeckt eine Fläche von 39,5 km<sup>2</sup>, dies entspricht einem Anteil von 4,4 % an der Berliner Gesamtfläche.<sup>6</sup> Die Bevölkerungsdichte liegt bei rund 8.300 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Im Bezugsjahr 2006 gab es in Berlin 30 Parkzonen mit insgesamt rund 59.000 bewirtschafteten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Insgesamt umfassten die bewirtschafteten Bereiche eine Fläche von rund 1.819 ha (vgl. Abbildung 1). Dies entspricht einem Anteil von 2 % des gesamten Stadtgebiets und 5 % der Bezirke, in denen bewirtschaftet wird.<sup>7</sup>

Im Bezirk Mitte waren zu diesem Zeitpunkt 9 Parkzonen mit insgesamt gut 20.000 bewirtschafteten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Die bewirtschafteten Gebiete bedeckten mit rund 800 ha rund 20 % der Bezirksfläche.

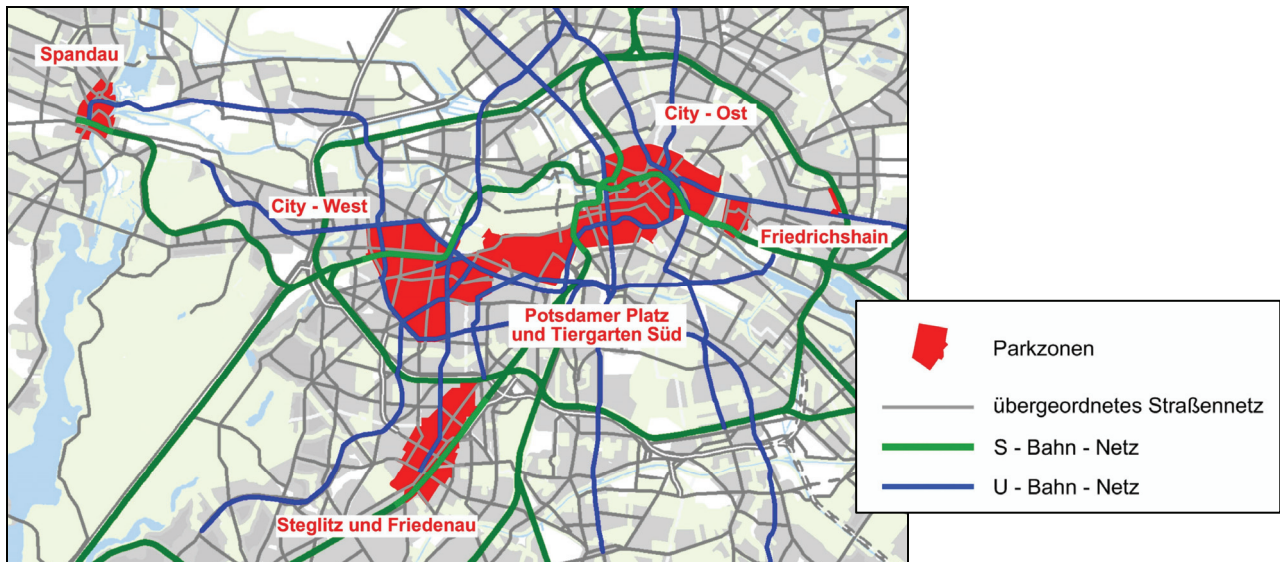
<sup>5</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bevölkerung in Berlin 2007. Statistischer Bericht A I 3 – j / 07.

<sup>6</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Siedlungs- und Verkehrsfläche im Land Berlin 2007. Statistischer Bericht A V 5 – j / 07.

<sup>7</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / Heinrichs, Bison, Rübler (CS Plan, Bearb.): Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, 2005.



Abbildung 1: Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Stand 2006



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / E. Heinrichs, L. Bison, C. Rüssel (CS Plan, Bearb.):  
Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, 2005.

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgte überwiegend nach dem Mischprinzip ohne Begrenzung der Höchstparkdauer. In ausgewählten Straßenabschnitten wurde reines Bewohnerparken eingerichtet. Dies betrifft rund 3.000 Stellplätze, entsprechend 15 % aller bewirtschafteten Stellplätze in Mitte<sup>8</sup> (vgl. Abbildung 2). In Mitte gab es keine so genannte Brötchentaste mit gebührenfreien Parkdauern am Parkscheinautomaten.

Die Bewirtschaftungszeiten waren im Bezugsjahr 2006 uneinheitlich. In der Regel wurde Mo-Fr von 9-19 Uhr und Sa 9-14 Uhr bewirtschaftet. Abweichende Regelungen bestanden in der Spandauer Vorstadt, in der rund um den Hackeschen Markt und die Oranienburger Straße Mo-So 9-24 Uhr bewirtschaftet wurde (rund 20 % aller bewirtschafteten Parkstände in Mitte), und am Potsdamer Platz und seinem Umfeld mit Bewirtschaftungszeiten von Mo-Sa 9-22 Uhr (rund 3 %).

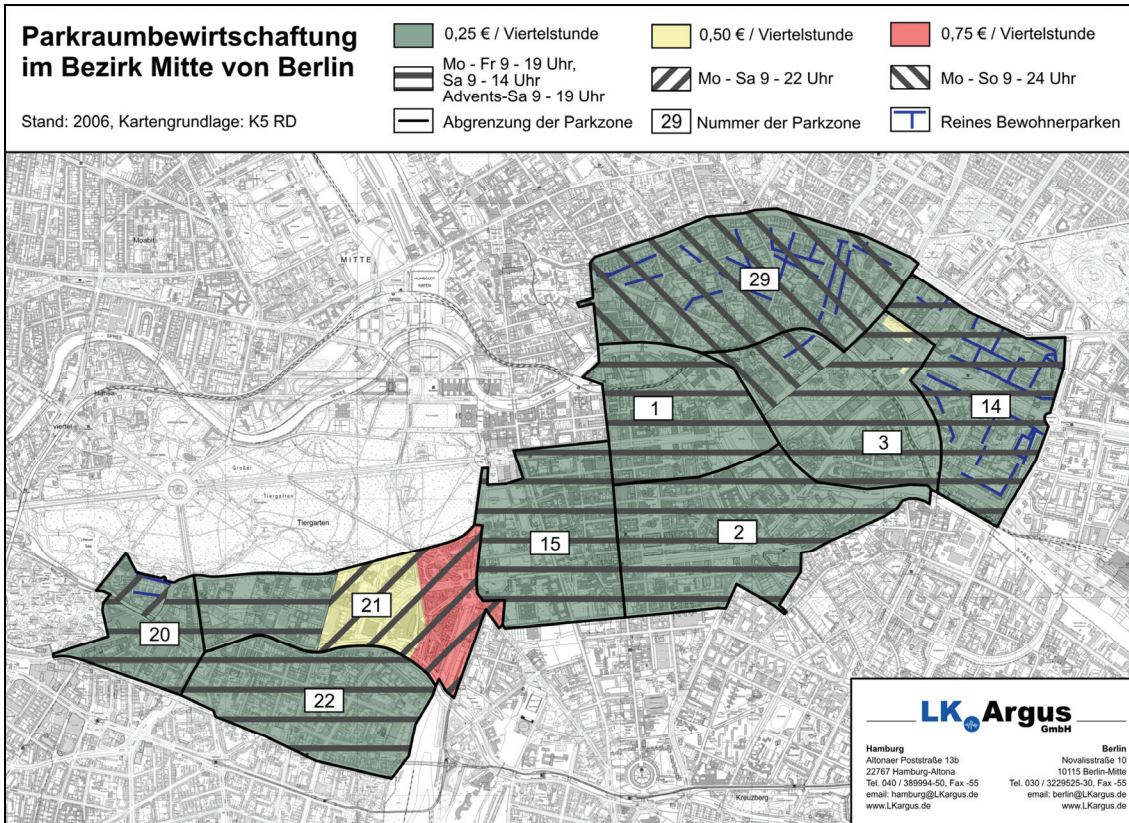
Die Gebührenhöhe betrug im Jahr 2006 in der Regel 1 € / Stunde. Am Potsdamer Platz wurden 3 € / Stunde erhoben (1 % aller bewirtschafteten Parkstände in Mitte); am Alexanderplatz und rund um das Kulturforum lag die Gebührenhöhe bei 2 € / Stunde (2 %). Die Gebühren wurden generell viertelstundenscharf erhoben.

Die im Jahr 2006 im Bezirk Mitte vorhandenen Parkzonen sind mit den jeweiligen Regelungen in Abbildung 2 und Tabelle 3 dargestellt.

<sup>8</sup> Mit reinem Bewohnerparken wurden 40 Stellplätze in Parkzone 3, 1.670 Stellplätze in Parkzone 14, 115 Stellplätze in Parkzone 20 und rund 1.200 Stellplätze in Parkzone 29 ausgewiesen.

Quelle: eigene Recherchen und Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006.

Abbildung 2: Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin, Stand 2006



Quelle: LK Argus GmbH.

Tabelle 3: Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin, Stand 2006

Parkzone	Bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	Fläche	Bewirtschaftungszeiten	Gebühr je Viertelstunde
1	1.244	72 ha	Mo - Fr 9 - 19 Uhr Sa 9 - 14 Uhr Advents-Sa 9 - 19 Uhr	0,25 €
2	3.709	113 ha	Mo - Fr 9 - 19 Uhr Sa 9 - 14 Uhr Advents-Sa 9 - 19 Uhr	0,25 €
3	2.149	94 ha	überwiegend Mo - Fr 9 - 19 Uhr Sa 9 - 14 Uhr Advents-Sa 9 - 19 Uhr	0,25 € und 0,50 €

Parkzone	Bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	Fläche	Bewirtschaftungszeiten	Gebühr je Viertelstunde
14	3.429	90 ha	Mo - Fr 9 - 19 Uhr Sa 9 - 14 Uhr Advents-Sa 9 - 19 Uhr	0,25 €
15	1.608	84 ha	Mo - Fr 9 - 19 Uhr Sa 9 - 14 Uhr Advents-Sa 9 - 19 Uhr	0,25 €
20	1.060	40 ha	Mo - Fr 9 - 20 Uhr Sa 9 - 18 Uhr teilweise Mo - Sa 9 - 22 Uhr	0,25 €
21	1.237	94 ha	Mo - Fr 9 - 20 Uhr Sa 9 - 18 Uhr teilweise Mo - Sa 9 - 22 Uhr	0,75 €, 0,50 € und 0,25 €
22	1.949	87 ha	Mo - Fr 9 - 20 Uhr Sa 9 - 18 Uhr	0,25 €
29	3.700	123 ha	Mo - So 9 - 24 Uhr	0,25 €
<b>Summe</b>	<b>20.085</b>	<b>797 ha</b>		

Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / E. Heinrichs, L. Bison, C. Rüßler (CS Plan, Bearb.): Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, 2005.

Die Parkscheingebührenpflicht gilt nur für Fahrzeuge, die keine so genannte „Parkvignette“ haben. Die Vignetten entbinden von der Pflicht, einen Parkschein zu ziehen und werden unter anderem an folgende Personen oder Institutionen ausgegeben:

- Bewohner erhalten einen zwei Jahre gültigen Bewohner-Parkausweis für ein nachweislich von ihnen genutztes Fahrzeug für eine Gebühr von 20,40 €.
- Auswärtige Gäste der Bewohner erhalten eine Gästevignette für je nach Geltungsdauer 10,20 € bis 25,00 €.
- Gewerbetreibende erhalten auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für ein Fahrzeug ohne nähere Prüfung und für weitere Fahrzeuge, sofern sie die weiteren Fahrzeuge nachweislich für ihren Betrieb benötigen. Die Gebührenhöhe liegt bei 90 € pro Jahr, 130 € für zwei Jahre oder 160 € für drei Jahre.
- Daneben gibt es zahlreiche Ausnahmegenehmigungen, etwa für die private Pflege von Familienangehörigen, für Personen, die gesundheitsbedingt nicht den ÖPNV nutzen können oder für Beschäftigte, die - beispielsweise aufgrund ungünstiger Arbeitszeiten - nachweislich auf den Pkw angewiesen sind.

Die großzügige Ausgabepraxis trägt in Berlin dazu bei, dass der mittlere Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein tagsüber bei lediglich 4 bis 24 Prozent aller parkenden Fahrzeuge in den bewirtschafteten Gebieten liegt.<sup>9</sup> In den Randzeiten der Bewirtschaftung ist er noch geringer.

### 3.2 Zuständigkeiten

Seit dem Jahr 2000 sind in Berlin die Bezirke für die Einrichtung und für den Betrieb der Parkraumbewirtschaftung zuständig. Seit 2004 liegt auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs in ihrer Verantwortung. Das Land gibt den Rahmen der Bewirtschaftung vor und unterstützt die Bezirke gegebenenfalls inhaltlich.

#### Zuständigkeiten des Landes Berlin

Auf Landesebene formuliert der Senat die verkehrspolitischen Ziele für die Gesamtstadt im Stadtentwicklungsplan Verkehr, in dem die Parkraumbewirtschaftung eine zentrale Rolle spielt.<sup>10</sup> Auch der vom Senat aufgestellte Lärmaktionsplan<sup>11</sup> und der Luftreinhalteplan<sup>12</sup> unterstützen diese Strategie. Für die Bezirke sind die Aussagen dieser strategischen und informellen Planungen jedoch nicht bindend.

Anders ist dies bei der Berliner Parkgebührenordnung, die für die Bezirke einen verbindlichen Rahmen hinsichtlich der Parkscheingebührenhöhe setzt.<sup>13</sup> Demnach sind in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen lediglich drei Gebührenhöhen zulässig: 1 €, 2 € oder 3 € je Stunde. Auch die Erhebung der Verwaltungsgebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen erfolgt nach Landesgebührenkatalog in Anlehnung an die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) des Bundes.<sup>14</sup>

Obwohl die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr im wesentlichen in die Zuständigkeit der bezirklichen Ordnungsämter fällt und nur noch im geringen Maß durch die (Landes-) Polizei erfolgt, werden die entsprechenden Verwarnungsgeld- und Bußgeldverfahren sowie die Gebührenverfahren nach Kfz-Umsetzungen bei der „Zentralen Serviceeinheit Verkehrsordnungswidrigkeiten und Bußgeldeinzahlung - Bußgeldstelle ZSE V B“ der Berliner Polizei bearbeitet.

Neben den Rahmen setzenden Konzepten und Gebührenordnungen unterstützt der Senat die Bezirke durch Arbeitshilfen wie den „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“<sup>15</sup> und durch Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit.<sup>16</sup>

<sup>9</sup> vgl. zusammenfassende Darstellung verschiedener Studien in: Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, Dezember 2008.

<sup>10</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: mobil 2010 - Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2003.

<sup>11</sup> Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin / PGN, CS Plan, E. Heinrichs (Bearb.): Lärmaktionsplan Berlin, November 2008.

<sup>12</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Luftreinhalte- und Aktionsplan für Berlin 2005-2010, August 2005.

<sup>13</sup> Parkgebühren-Ordnung vom 28. Juli 1986 (GVBl. S. 1138); zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. August 2006 (GVBl. S. 882).

<sup>14</sup> Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 18. Juli 2008 (BGBl. I S. 1338).

<sup>15</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Plan): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Dezember 2004.

<sup>16</sup> z.B. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Poster und Flyer „Parkst Du schon oder suchst Du noch?“, August 2008.

### **Zuständigkeiten der Bezirke**

Für die Konzeption, die Einrichtung, den laufenden Betrieb und die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung sind die Bezirke zuständig. Im Bezirksamt Mitte von Berlin betrifft dies drei Abteilungen:

- Die Abteilung Stadtentwicklung ist verantwortlich für
  - die Konzeption und Planung der Parkraumbewirtschaftung (Leistungs- und Verantwortungszentrum (LuV) Bauen, Straßen- und Grünflächenamt)
  - die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (LuV Bauen, Straßenverkehrsbehörde) und
  - den laufenden Betrieb der Parkraumbewirtschaftung (Inkasso, Wartung der Parkscheinautomaten usw.)
- Die Abteilung Wirtschaft, Immobilien, Ordnungsamt ist zuständig für die Überwachung des ruhenden Verkehrs (LuV Ordnung und Gewerbe)
- Die Abteilung Soziales und Bürgerdienste verantwortet die Ausgabe der Bewohnerparkausweise und der Ausnahmegenehmigungen (LuV Bürgerdienste).

### **3.3 Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung**

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Parkraumbewirtschaftungs-Einnahmen und -Ausgaben für das Jahr 2006 dargestellt und diskutiert.

#### **3.3.1 Einnahmen**

Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ergeben sich aus

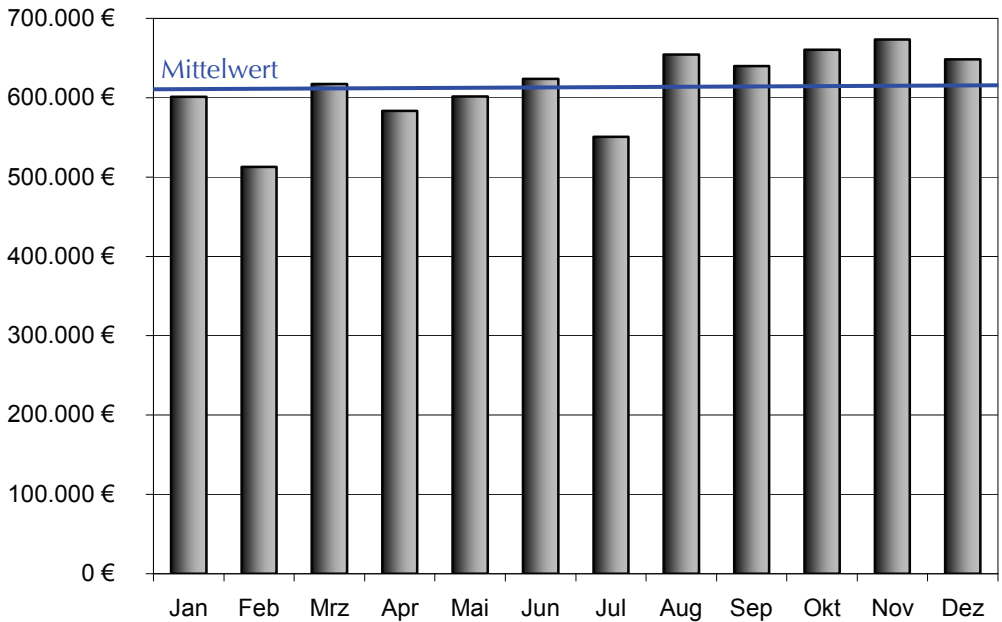
- Parkscheingebühren,
- Verwarnungs- und Bußgeldern,
- Gebühren für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen.

#### **Parkscheingebühren**

Der Bezirk Mitte hatte nach Angaben des Straßen- und Grünflächenamtes im Jahr 2006 Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von 7.525.191 Euro. Darin enthalten sind 157.686 Euro aus Handyparken und Parkscheingebühren an den Einzelstandorten Turmstraße und Gerichtstraße außerhalb der Parkzonen.

Es verbleiben 7.367.505 Euro aus Parkscheingebühren in den bewirtschafteten Parkzonen. Im Jahresverlauf 2006 traten relativ geringe Einnahmeschwankungen auf (vgl. Abbildung 4). Unterdurchschnittliche Einnahmen wurden vor allem im Februar (vermutlich auch wegen der Kürze des Monats) und im Juli (Sommerferien) registriert. In der zweiten Jahreshälfte lagen die Einnahmen durchschnittlich rund 5 % über dem Jahresmittelwert.

Abbildung 4: Einnahmen aus Parkscheingebühren im Bezirk Mitte von Berlin, 2006



Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage des Bezirks Mitte von Berlin.

Durchschnittlich wurden 367 € Parkscheingebühren je bewirtschaftetem Stellplatz eingenommen. Die Werte der einzelnen Parkzonen weichen jedoch erheblich von diesem Bezirks-Mittelwert ab; sie reichen von 142 € bis 772 € (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Parkscheingebühren je Parkscheinautomat und bewirtschaftetem Stellplatz im Bezirk Mitte von Berlin, 2006

Parkzone	Parkschein-gebühren	Parkschein-automaten	Einnahmen je Parkschein-automat	Stellplätze	Einnahmen je Stellplatz
1	558.881 €	61	9.162 €	1.244	449 €
2	1.371.138 €	190	7.217 €	3.709	370 €
3	1.335.798 €	84	15.902 €	2.149	622 €
14	485.481 €	72	6.743 €	3.429	142 €
15	733.056 €	95	7.716 €	1.608	456 €
20	417.323 €	58	7.195 €	1.060	394 €
21	954.919 €	79	12.088 €	1.237	772 €
22	452.646 €	103	4.395 €	1.949	232 €
29	1.058.264 €	154	6.872 €	3.700	286 €
<b>Summe</b>	<b>7.367.505 €</b>	<b>896</b>	<b>8.223 €</b>	<b>20.085</b>	<b>367 €</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage des Bezirks Mitte von Berlin.

### Geeignete Bezugsgrößen

Bei der Interpretation dieser Daten stellt sich jedoch die Frage der Bezugsgröße. Der Bezug auf einen Stellplatz im Kalenderjahr greift zu kurz, wenn die Anzahl der reinen Bewohnerparkstände, die Gebührenhöhe und die Bewirtschaftungsdauer nicht berücksichtigt werden. Dies führt zu Änderungen in den Datengrundlagen der folgenden Auswertungen:

- Bei den stellplatzbezogenen Kennwerten muss berücksichtigt werden, dass in den Parkzonen 3, 14, 20 und 29 auch Bereiche mit reinem Bewohnerparken - also ohne Einnahmen aus Parkscheingebühren - vorhanden sind. Den Auswertungen liegen daher hier und im Folgenden nur die im Mischprinzip mit Parkscheinautomaten bewirtschafteten Stellplätze zugrunde.
- Die Gebührenhöhe lag 2006 in den meisten Parkzonen bei einheitlich 0,25 € je Viertelstunde. In der Parkzone 3 (0,50 € / Viertelstunde) und in der Parkzone 21 (0,50 / € und 0,75 € / Viertelstunde) wurden außerdem höhere Gebühren erhoben. Da die Gebühreneinnahmen nur zonenscharf vorliegen, werden diese beiden Parkzonen bei der stellplatzbezogenen Darstellung der Einnahmen nicht weiter berücksichtigt.
- Die Bewirtschaftungsdauer wirkt sich unmittelbar auf die Einnahmen aus. Bei Stellplätzen, die Mo-So 9-24 Uhr bewirtschaftet werden, ist grundsätzlich mit höheren Einnahmen zu rechnen als bei Stellplätzen mit den damals üblichen Regelzeiten Mo-Fr 9-19 Uhr, Sa 9-14 Uhr und Advents-Sa 9-19 Uhr.

Es ist daher notwendig, die Bewirtschaftungsdauer in die Betrachtungen einzubeziehen. In den Zonen 1, 2, 14 und 15 wurden im Jahr 2006 insgesamt 2.800 Stunden bewirtschaftet; die meisten Bewirtschaftungsstunden (5.475) traten in der Parkzone 29 auf (vgl. Tabelle 6).<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Bei dieser Betrachtung konnten mangels Datengrundlagen keine temporären Haltverbote wie Ladezonen, Busspuren o.ä. berücksichtigt werden.

Tabelle 6: Bewirtschaftungsdauer im Bezirk Mitte von Berlin, 2006

Parkzone	Bewirtschaftungszeiten	Stunden pro Tag	Tage pro Jahr*	Stunden pro Jahr	Stellplätze (ohne Bewohnerparken)	Bewirtschaftete Stellplatz-Stunden pro Jahr (2006)
1	Mo - Fr 9 - 19 Uhr	10	252	2.520	1.244	3.134.880
	Sa 9 - 14 Uhr	5	48	240	1.244	298.560
	Advents-Sa 9 - 19 Uhr	10	4	40	1.244	49.760
	<b>Summe</b>			<b>2.800</b>	<b>1.244</b>	<b>3.483.200</b>
2	Mo - Fr 9 - 19 Uhr	10	252	2.520	3.709	9.346.680
	Sa 9 - 14 Uhr	5	48	240	3.709	890.160
	Advents-Sa 9 - 19 Uhr	10	4	40	3.709	148.360
	<b>Summe</b>			<b>2.800</b>	<b>3.709</b>	<b>10.385.200</b>
14	Mo - Fr 9 - 19 Uhr	10	252	2.520	1.759	4.432.680
	Sa 9 - 14 Uhr	5	48	240	1.759	422.160
	Advents-Sa 9 - 19 Uhr	10	4	40	1.759	70.360
	<b>Summe</b>			<b>2.800</b>	<b>1.759</b>	<b>4.925.200</b>
15	Mo - Fr 9 - 19 Uhr	10	252	2.520	1.608	4.052.160
	Sa 9 - 14 Uhr	5	48	240	1.608	385.920
	Advents-Sa 9 - 19 Uhr	10	4	40	1.608	64.320
	<b>Summe</b>			<b>2.800</b>	<b>1.608</b>	<b>4.502.400</b>
20	Mo - Fr 9 - 20 Uhr	11	252	2.772	826	2.289.672
	Sa 9 - 18 Uhr	9	52	468	826	386.568
	Mo - Sa 9 - 22 Uhr	13	304	3.952	119	470.288
	<b>Summe</b>			--	<b>945</b>	<b>3.146.528</b>
22	Mo - Fr 9 - 20 Uhr	11	252	2.772	1.949	5.402.628
	Sa 9 - 18 Uhr	9	52	468	1.949	912.132
	<b>Summe</b>			<b>3.240</b>	<b>1.949</b>	<b>6.314.760</b>
29	Mo - So 9 - 24 Uhr	15	365	5.475	2.496	13.665.600
	<b>Summe</b>			<b>5.475</b>	<b>2.496</b>	<b>13.665.600</b>
<b>Summe</b>					<b>13.710</b>	<b>46.422.888</b>

\* Das Jahr 2006 hatte 365 Tage, davon waren 252 Werktage, 48 normale Samstage, 4 Advents-Samstage, 8 Feiertage und 53 Sonntage.

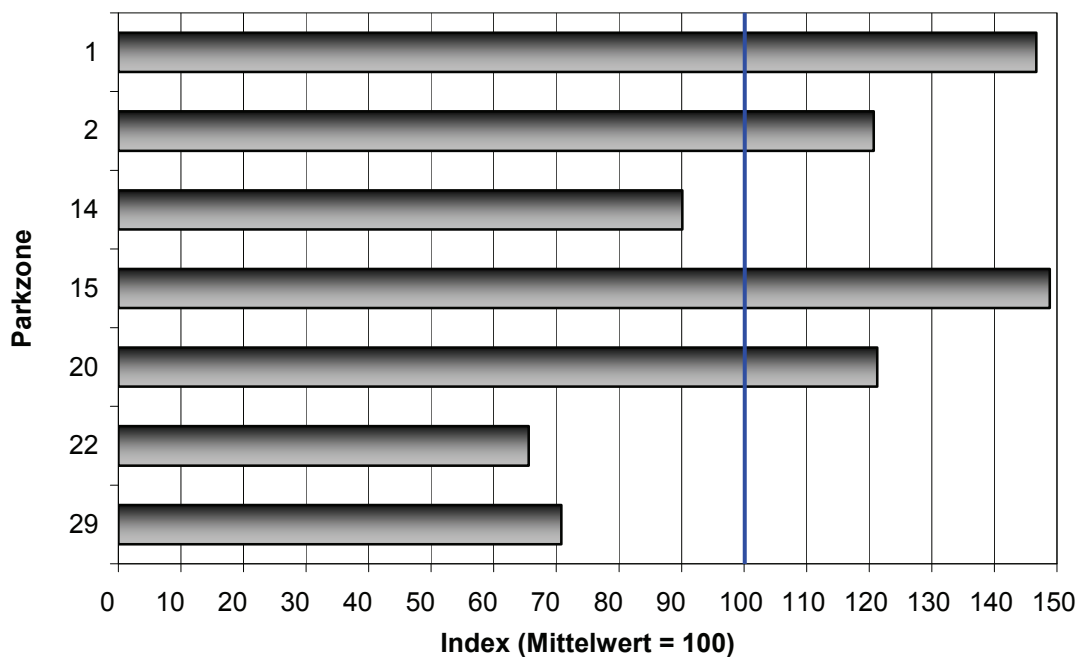
Als geeignete Bezugsgröße für die stellplatzbezogenen Auswertungen werden somit die bewirtschafteten Stellplatz-Stunden als Produkt aus Stellplätzen (ohne Bewohnerparken) und Bewirtschaftungsstunden bei einer Gebührenhöhe von 0,25 € / Viertelstunde im Jahr 2006 gebildet.

Demnach wurden 2006 im Bezirk Mitte von Berlin bei einer Parkscheingebührenhöhe von 0,25 € je Viertelstunde durchschnittliche 0,11 € je Stunde und Stellplatz eingenommen (vgl. Abbildung 7).



Abbildung 7: Parkscheingebühren je bewirtschaftetem Stellplatz und Stunde, bereinigte Daten, 2006

Parkzone	Stellplätze (ohne Bewohnerparken)	Bewirtschaftete Stellplatz-Stunden pro Jahr (2006)	Parkschein- gebühren	Einnahmen je Stellplatz und Stunde (2006)
1	1.244	3.483.200	558.881 €	0,16 €
2	3.709	10.385.200	1.371.138 €	0,13 €
14	1.759	4.925.200	485.481 €	0,10 €
15	1.608	4.502.400	733.056 €	0,16 €
20	945	3.146.528	417.323 €	0,13 €
22	1.949	6.314.760	452.646 €	0,07 €
29	2.496	13.665.600	1.058.264 €	0,08 €
<b>Summe</b>	<b>13.710</b>	<b>46.422.888</b>	<b>5.076.788 €</b>	<b>0,11 €</b>



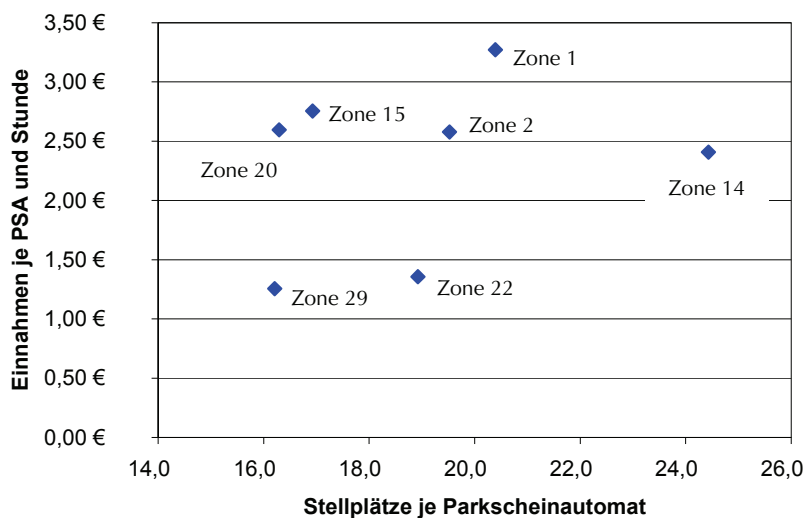
Quelle: Eigene Darstellung auf Datengrundlage des Bezirks Mitte von Berlin.

Ein Vergleich dieser Werte mit anderen Städten ist nicht möglich, weil in der vorhandenen Literatur pauschalere Bezugsgrößen verwendet werden (z.B. Stellplatzzahl in BAST 2004).<sup>18</sup> In der BAST-Studie wird jedoch vermutet, dass „die Einnahmen je gebührenpflichtigem Parkstand dort hoch [sind], wo eine hohe Parkscheinautomatendichte besteht.“ Diese Annahme kann durch die vorliegenden Daten in Berlin-Mitte nicht bestätigt werden. Bezogen auf die Parkscheinautomaten wurden durchschnittliche Einnahmen von 8.223 € erzielt. Unter Einbeziehung der jeweiligen Bewirtschaftungsdauer entspricht dies pro Automat und Bewirtschaftungsstunde je nach Parkzone Einnahmen von 1,26 € bis 3,27 €. Ein kausaler Zusammenhang zwischen Automaten-

<sup>18</sup> BAST / BSV (Bearb.): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Heft V 145, 2005.

dichte und Gebühreneinnahmen ist nicht erkennbar (vgl. Abbildung 8). Dies dürfte daran liegen, dass die Anzahl der Parkscheinautomaten vor allem von der zumutbaren fußläufigen Entfernung zwischen Parkplatz und Automaten abhängt. Durchschnittlich versorgt ein Parkscheinautomat im Bezirk Mitte 19 bewirtschaftete Stellplätze (ohne Bewohnerparken). Dieser Wert schwankt je nach Parkzone zwischen 16 und 25 und hängt stark von der Stellplatzanordnung ab.

Abbildung 8: Parkscheinautomatendichte und Gebühreneinnahmen



#### Einflussgrößen der Einnahmenhöhe

Die in Abbildung 7 dargestellte große Schwankungsbreite der stellplatzbezogenen Einnahmen lässt erkennen, dass eine pauschale Übertragbarkeit von Werten nicht gegeben ist. Vielmehr hängt die Höhe der Parkscheingebühreneinnahmen außer von den bereits erwähnten Gebührenhöhen und Bewirtschaftungsdauern von weiteren vielfältigen Faktoren ab, z.B.:

- Gebietsstruktur
- Stellplatzangebot und -auslastung im öffentlichen Straßenraum und in privat bewirtschafteten Sammelanlagen
- Zusammensetzung der Nachfrager (Bewohner, Berufspendler, gebietsfremde Kurzparker, ...)
- Qualität der räumlichen und zeitlichen Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel
- Praxis der Ausnahmeregelungen und Anteil der Parkscheininhaber an den Parkenden
- Überwachungsintensität.

Eine abschließende Klärung der unterschiedlichen Einflüsse kann hier mangels Datengrundlagen und wegen der multikausalen Zusammenhänge nicht erfolgen. Es soll jedoch versucht werden, einige Aspekte anhand der unterschiedlichen Gebietsstrukturen näher zu betrachten.<sup>19</sup> Die betrachteten Parkzonen liegen alle im Berliner Zentrum, sind aber dennoch unterschiedlich strukturiert:

- Zone 1: Die Friedrichstadt ist gekennzeichnet durch ein gleichmäßiges Straßenraster und eine überwiegende Blockrandbebauung aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Rund um Friedrichstraße und Unter den Linden gibt es zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle und gastronomische Einrichtungen.
- Zone 2: Die heterogen strukturierte Parkzone 2 umfasst Teile der nördlichen Luisenstadt und der Friedrichstadt. Geprägt ist sie durch ein Nebeneinander von Wohn-, Büro-, Gewerbe- und Verwaltungsnutzung, Einzelhandel und ausländischen Vertretungen. In den Teilbereichen Fischerinsel und Leipziger Straße dominiert Wohnnutzung mit Hochhäusern. Schwerpunkte für Einzelhandel, Kultur und Gastronomie liegen im westlichen Teil der Zone im Bereich von Friedrichstraße und Gendarmenmarkt.
- Zone 14: Die Zone 14 ist sehr stark durch Wohn- und Verwaltungsnutzung geprägt. Sie enthält das nördlich an den Alexanderplatz angrenzende Wohn- und Verwaltungsviertel und die westliche Stralauer Vorstadt.
- Zone 15: Die ebenfalls zur Friedrichstadt gehörende Parkzone 15 liegt zwischen Brandenburger Tor, Unter den Linden, Friedrichstraße und Potsdamer Platz. In ihr gibt es zahlreiche Verwaltungsnutzungen wie Ministerien, Bundesrat, Abgeordnetenhaus und Landesvertretungen.
- Zone 20: Die Parkzone 20 liegt südlich des Großen Tiergartens und grenzt an die West-City am Zoologischen Garten. Im nördlichen Teil der Parkzone überwiegt lockere Wohnbebauung. Eine wichtige gastronomische Einrichtung ist das Café am Neuen See. Im südlichen Bereich besteht eine hohe Funktionsmischung mit Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen.
- Zone 22: Der Bereich Tiergarten-Süd liegt südlich des Landwehrkanals und grenzt an den Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Die Zone 22 hat eine hohe Funktionsmischung mit Dienstleistungen, Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel, vor allem große Möbelhäuser. Teile der Parkzone gehören zu einem Quartiersmanagementgebiet.
- Zone 29: Die Spandauer Vorstadt gehört zu den ältesten erhaltenen Gründerzeitvierteln Berlins. Rund um den Hackeschen Markt und die Oranienburger Straße gibt es eine dichte Nutzungsmischung aus Wohnen, Kleingewerbe, Handwerk und vielen gastronomischen und kulturellen Einrichtungen.

---

<sup>19</sup> Die Datengrundlagen beziehen sich auf die Jahre 2002 bis 2006 und wurden folgenden Quellen entnommen:

- Auskünfte des Bezirksamtes Mitte von Berlin
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / E. Heinrichs u.a. (CS Plan, Bearb.): Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, 2005
- Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006
- Bezirk Mitte von Berlin / E. Heinrichs, J. Leben (KommunalData, Bearb.): Parkraumbewirtschaftungskonzept Potsdamer Platz, 2004.

Tabelle 9: Merkmale der betrachteten Parkzonen im Bezirk Mitte von Berlin

Parkzone	1	2	14	15	20	22	29
Stellplätze im Straßenraum (ohne Bewohnerparken)	1.244	3.709	1.759	1.608	945	1.949	2.496
Stellplätze in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen *	828	1.177	90	1.006	1.136	2.404	635
Fläche	72 ha	113 ha	90 ha	84 ha	40 ha	87 ha	123 ha
Bewohner	367	8.019	10.253	3.422	3.393	8.710	14.338
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	12.513	20.278	8.395	6.934	k.A.	k.A.	13.461
Kfz	794	4.215	3.373	1.757	1.845	2.290	3.842
Private Pkw	106	2.588	2.823	868	k.A.	k.A.	3.005
Anziehungskraft auf Gebietsfremde (Einkauf, Touristen etc)	sehr hoch	hoch	mittel / gering	sehr hoch	mittel / gering	mittel / gering	sehr hoch
ÖPNV-Qualität	gut	sehr gut	gut	sehr gut	mittel / gut	gut	sehr gut
Stellplatzauslastung vormittags (Straße ohne Bewohnerparken)	80 %	82 %	39 %	64 %	k.A.	k.A.	93 %
Anteil der Bewohner an allen Parkenden (tagsüber) **	7 %	33 %	68 %	26 %	k.A.	k.A.	65 %
Anteil Beschäftigte / Gewerbe an allen Parkenden (tagsüber) **	47 %	31 %	14 %	27 %	k.A.	k.A.	14 %
Anteil der kurzparkenden Kunden / Besucher (tagsüber) **	30 %	21 %	8 %	26 %	k.A.	k.A.	11 %

\* öffentlich zugängliche Sammelanlagen > 20 bzw. 25 Stellplätze; wegen unterschiedlicher Erhebungsmethodik nur bedingt vergleichbar.

\*\* An 100 % fehlende Werte sind nicht zuzuordnen.

Quellen: siehe Fußnote 19, Seite 19.

Im Folgenden werden mögliche Zusammenhänge zwischen den stellplatzbezogenen Parkscheingebühreneinnahmen und den Strukturmerkmalen der einzelnen Parkzonen untersucht.<sup>20</sup>

Die vorliegenden Erkenntnisse sind aufgrund der eingeschränkten Datenlage als Hinweise und Denkanstöße zu verstehen. Mit aller gebotenen Vorsicht bei der Interpretation scheint die Höhe der Parkscheingebühreneinnahmen in Berlin-Mitte von folgenden Rahmenbedingungen abzuhängen:

- Motorisierungsdichte im betreffenden Gebiet (vgl. Abbildung 10): der Zusammenhang besteht vor allem mit der Kfz-Dichte (inkl. der gewerblich gemeldeten Fahrzeuge) und weniger mit der privaten Pkw-Dichte. Es ist daher zu vermuten, dass die (gewerbliche) Kfz-Dichte ein Maß für die Ansiedlung von zielverkehrsauf-

<sup>20</sup> Als Hilfsmittel für die Interpretation wird das Quadrat des Pearsonschen Korrelationskoeffizienten verwendet ( $R^2$ , auch als Bestimmtheitsmaß oder Determinationskoeffizient bezeichnet). Ist  $R^2 = 0$ , besteht kein linearer Zusammenhang, bei  $R^2 = 1$  besteht ein perfekter linearer Zusammenhang. Hier ist unter anderem zu beachten, dass auch bei kleinen Werten nicht-lineare Zusammenhänge möglich sind. Gleichzeitig kann auch aus hohen  $R^2$ -Werten wegen möglicherweise „verborgenen“ dritten Variablen nicht zwangsläufig auf einen kausalen Zusammenhang geschlossen werden. Da dies keine überwiegend statistische Arbeit ist, wird  $R^2$  nur als Orientierungshilfe verwendet; auf Signifikanztests wird verzichtet.

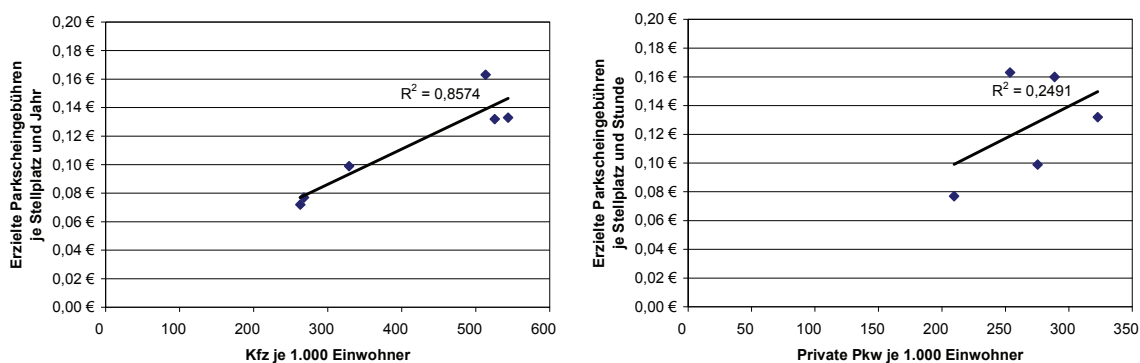
finem Gewerbe sein könnte.<sup>21</sup> Die Vermutung, dass ein Zusammenhang zwischen Motorisierungsdichte und Stellplatznachfrage bzw. -auslastung im Gebiet besteht, hat sich nicht bestätigt.

- Bewohnerdichte und daraus resultierende Wohnernachfrage im Straßenraum (vgl. Abbildung 11): da die Bewohner durch ihre Parkausweise von der Parkscheinegebührenpflicht ausgenommen sind, sinken die Gebühreneinnahmen mit steigender Wohnernachfrage.
- Anteil der gebietsfremden Kurzparker (vgl. Abbildung 12): dies ist ein trivialer Zusammenhang, da die gebietsfremden Kurzparker die Nachfragergruppe mit den höchsten Parkscheinanteilen stellt.
- Verhältnis der Stellplatzkapazitäten im Straßenraum und in Sammelanlagen (vgl. Abbildung 13): Die Gebühreneinnahmen sind vergleichsweise hoch, wenn das Verhältnis der Straßenraumkapazitäten zum Stellplatzangebot in Parkhäusern und Tiefgaragen etwa 2:1 beträgt. Dieser Zusammenhang ist nicht ohne weitere Untersuchungen erklärbar, hier müssten weitere Faktoren wie die Struktur der jeweiligen Gebiete und die Preispolitik der privaten Betreiber näher untersucht werden.

Darüber hinaus sind vermutlich weitere Rahmenbedingungen relevant, die keiner statistischen Analyse unterworfen werden können, zum Beispiel:

- die großzügige Vergabepaxis bei Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen in Berlin (vgl. Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.**)
- die Überwachungsintensität (vgl. Seite 30) und die Höhe der Verwarnungs- und Bußgelder (vgl. Seite 24).

Abbildung 10: Parkscheinegebühreneinnahmen und Kfz- bzw. Privat-Pkw-Dichte



<sup>21</sup> Die statistischen Daten zur Motorisierung sind jedoch mit großer Vorsicht zu interpretieren, da vor allem gewerblich gemeldete Fahrzeuge nicht unbedingt am Zulassungsort verkehren. Auch die Abgrenzung zwischen gewerblichen und privaten Zulassungen ist nicht unbedingt identisch mit der tatsächlichen Nutzung, da viele Firmenwagen auch privat genutzt werden.

Abbildung 11: Parkscheibengebühreneinnahmen und Bewohnerdichte / Bewohner-Pkw-Dichte

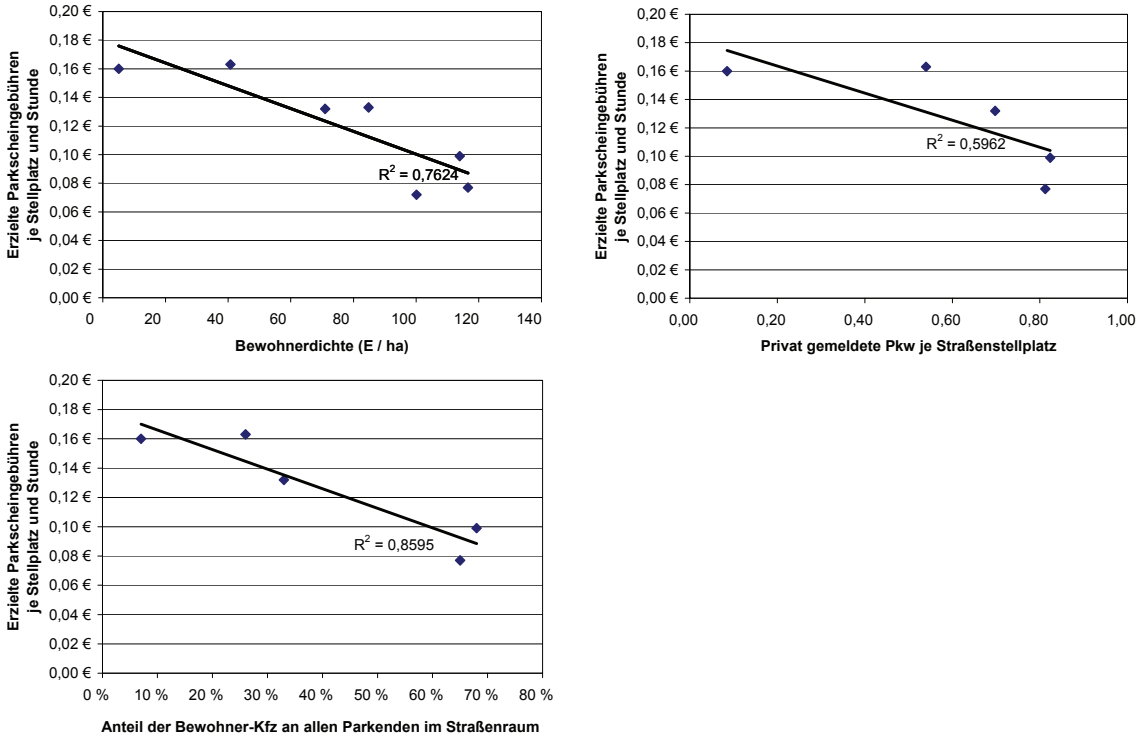


Abbildung 12: Parkscheibengebühreneinnahmen und Kurzparkeranteile

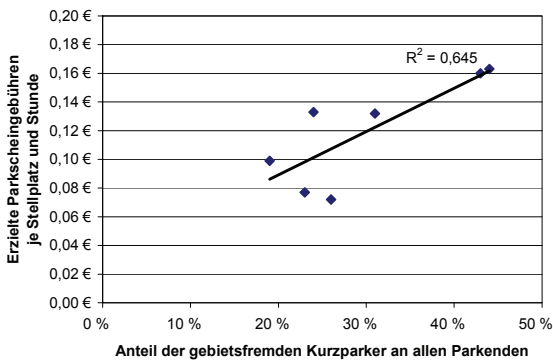
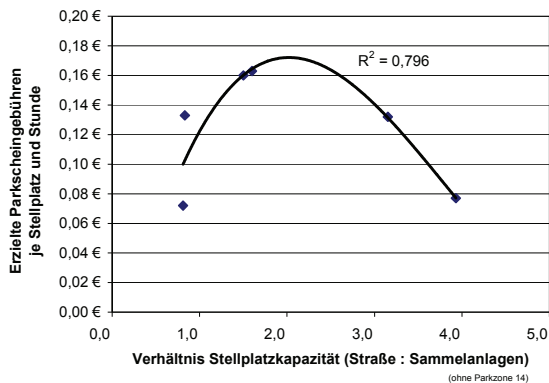


Abbildung 13: Parkscheinegebühreneinnahmen und Verhältnis der Stellplatzkapazitäten



Keine Zusammenhänge mit den erzielten Gebühreneinnahmen konnten festgestellt werden mit

- der flächenbezogenen Stellplatzdichte und der Stellplatzauslastung im Straßenraum: entscheidend ist hier nicht die Auslastung, sondern die Zusammensetzung der Nutzergruppen (vor allem die Bewohner- und Kurzparkeranteile).
- der flächenbezogenen Beschäftigtendichte und dem Anteil der Gewerbe- / Berufspendler-Fahrzeuge an allen Parkenden: diese Kenngrößen sind zwar sehr wichtig für die Frage, ob Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ist. Nach ihrer Einführung wirkt sich die Beschäftigtendichte in den untersuchten Fällen jedoch nicht mehr wesentlich auf die Höhe der Parkscheinegebühreneinnahmen aus.
- der ÖPNV-Qualität und der Anziehungskraft des jeweiligen Bereichs auf Gebietsfremde (Touristen, Kunden usw.): dies mag in Berlin-Mitte damit zusammenhängen, dass auch die im direkten Vergleich schwächer bewerteten Parkzonen immer noch eine absolut gesehen hohe ÖPNV-Qualität und Gebietsattraktivität aufweisen.

### Einfluss der Parkscheinegebührenehöhe

In den oben dokumentierten Betrachtungen wurden nur Bereiche mit einer einheitlichen Gebührenhöhe von 1 € / Stunde berücksichtigt. Es ist anzunehmen, dass die Gebühreneinnahmen grundsätzlich mit steigender Gebührenhöhe zunehmen. Dieser Zusammenhang wurde im Arbeitspaket 8 „Parkgebührengestaltung“ des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „ParkenBerlin“ näher untersucht.<sup>22</sup>

Im Ergebnis zeigte sich, dass die Gebühreneinnahmen nach einer Erhöhung der Parkscheinegebühren von 1 € / Stunde auf 2 € bzw. 3 € tatsächlich anstiegen. Der Zusammenhang war aber nicht linear, die Einnahmen stiegen durchschnittlich lediglich um ein Viertel. Dass eine Gebührenerhöhung um 100 % bzw. 200 % nur eine Einnahmensteigerung um rund 25 % bewirkte, lag vor allem an der deutlich abnehmenden Zahlungsmoral in den höher bepreisten Gebieten. Der Anteil der ‚Schwarzparker‘ ohne Vignette oder gültigen Parkschein nahm in den 2 €- und 3 € - Bereichen stark zu und lag dort bei etwa dem Dreifachen der regulären Parkscheinnutzer.

<sup>22</sup> LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007, Juli 2008, noch unveröffentlicht.

Eine wesentliche Ursache hierfür dürfte in der mangelnden Kontrollintensität und fehlenden Sanktionsmöglichkeiten liegen. Das Verwarnungsgeld für das Parken ohne Parkschein, mit abgelaufenem Parkschein oder bei Überschreitung der erlaubten Höchstparkdauer beträgt 5 €. Mit steigender Parkdauer nimmt somit der Reiz zu, keinen Parkschein zu ziehen. Zwar sind die bei länger dauernden Verstößen möglichen Verwarnungsgelder höher, dies erfordert aber eine höhere Kontrollintensität als derzeit üblich.

### **Verwarnungs- und Bußgelder**

Die Höhe der Verwarnungs- und Bußgelder richtet sich nach den im Bußgeldkatalog angegebenen Beträgen für Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften, wie z.B. die Straßenverkehrsordnung.<sup>23</sup> Verwarnungsgelder sind Beträge zwischen 5 und 35 Euro; sie werden in den bewirtschafteten Gebieten in der Regel durch die Mitarbeiter der bezirklichen Ordnungsämter angezeigt und durch die Bußgeldstelle des Polizeipräsidenten in Berlin verfolgt. Wird das Verwarnungsgeld gezahlt, ist es rechtlich wirksam geworden und das Verfahren ist damit abgeschlossen. Wird das Verwarnungsgeld nicht angenommen oder nicht bezahlt, kann ein Bußgeldbescheid folgen. Bußgelder sind Beträge ab 40 Euro; für diese Verstöße gibt es außerdem Punkte beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg.

---

<sup>23</sup> Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) vom 13. November 2001 (BGBl. I S. 3033), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2007 (BGBl. I S. 1460).



Tabelle 14: Auszug aus dem Bußgeldkatalog

Nr.	Tatbestand	Regelsatz
Halten und Parken		
54	unzulässig geparkt (§ 12 Abs. 2) in den in § 12 Abs. 3 Nr. 1 bis 7, 8 Buchstaben a, b oder d oder Nr. 9 genannten Fällen	10 €
54.1	mit Behinderung	15 €
54.2	länger als 3 Stunden	20 €
Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit		
63	An einer abgelaufenen Parkuhr, ohne vorgeschriebene Parkscheibe, ohne Parkschein oder unter Überschreiten der erlaubten Höchstparkdauer geparkt (§12 Abs. 2 StVO)	5 €
63.1	bis zu 30 Minuten	5 €
63.2	bis zu 1 Stunde	10 €
63.3	bis zu 2 Stunden	15 €
63.4	bis zu 3 Stunden	20 €
63.5	länger als 3 Stunden	25 €

Im Jahr 2006 haben die Ordnungskräfte des Bezirks Mitte insgesamt 589.732 Verstöße im ruhenden Verkehr registriert.<sup>24</sup> Diese Summe setzt sich zusammen aus

- 24.838 Anzeigen des Verkehrsüberwachungsdienstes (VüD), der nur außerhalb der bewirtschafteten Parkzonen tätig ist,
- 446.416 Anzeigen durch Mitarbeiter/innen in der Parkraumüberwachung (PRK) in den bewirtschafteten Gebieten,
- 117.343 Anzeigen, denen aus technischen Gründen nicht zugeordnet werden kann, ob sie innerhalb (PRK) oder außerhalb (VüD) der Bewirtschaftungsgebiete ausgestellt wurden,
- 1.135 Fahrzeugumsetzungen.

Hier wird angenommen, dass die nicht zuzuordnenden Anzeigen und die Fahrzeugumsetzungen im Verhältnis der PRK- (94,7 %) und VüD- Anzeigen (5,3 %) in den bewirtschafteten bzw. nicht bewirtschafteten Bereichen

<sup>24</sup> Quelle: Bezirksamt Mitte, LuV Ordnung und Gewerbe, Datenübergabe am 16.03.2009.

aufgetreten sind. Unter dieser Annahme wurden rund 559.000 Verstöße innerhalb und 31.000 Anzeigen außerhalb der bewirtschafteten Parkzonen registriert.

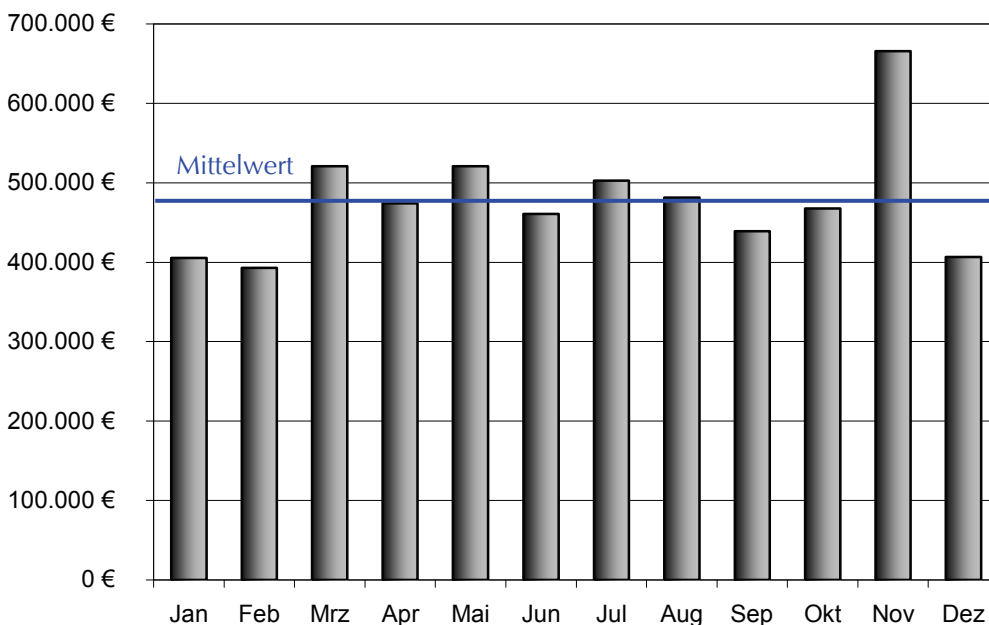
Die Summe der Verwarnungs- und Bußgelder lag 2006 nach Angaben des Ordnungsamtes bei insgesamt 6.059.336,80 €. Es liegen jedoch keine Differenzierungen nach Vorgangsart oder nach Einnahmen aus bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebieten vor. Unter der vereinfachenden Annahme einer Gleichverteilung für alle Vorgänge liegt das durchschnittliche Verwarnungs-/Bußgeld bei rund 10 € je Vorgang.

Unter diesen Annahmen ergeben sich für das Jahr 2006 Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von

- rund 321.000 € außerhalb der bewirtschafteten Gebiete und
- rund 5.738.000 € in den bewirtschafteten Parkzonen.

Auffällig sind die vergleichsweise hohen Einnahmen im November, die rund 40 % über dem Jahresdurchschnitt liegen (vgl. Abbildung 15). Abgesehen von diesem Ausreißer sind die Einnahmen im Sommerhalbjahr etwas höher als die im Winterhalbjahr.

Abbildung 15: Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in den bewirtschafteten Parkzonen des Bezirks Mitte von Berlin, 2006 (Schätzung)



Bezogen auf die 20.085 bewirtschafteten Stellplätze (inkl. Bewohnerparken) liegen die mittleren Einnahmen bei rund 285 € Verwarnungs- und Bußgelder im Jahr.<sup>25</sup> Pro Stellplatz wurden 28 Anzeigen im Jahr ausgestellt.

<sup>25</sup> Anders als bei den Parkscheingebühren kann hier nicht die Bewirtschaftungsdauer berücksichtigt werden, weil die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern nicht räumlich differenziert vorliegen.

Im Jahr 2006 waren im Bezirk Mitte nach Angaben des Ordnungsamtes insgesamt 109 Angestellte in der Parkraumüberwachung tätig.<sup>26</sup> Diese Ordnungskräfte waren ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs in den Parkzonen zuständig; andere Aufgaben des Ordnungsamtes waren ihnen nicht übertragen.

Rechnerisch war somit eine Überwachungskraft je 184 bewirtschafteten Stellplätzen vorhanden. Im Durchschnitt waren jeder Überwachungskraft rund 5.100 Anzeigen und 52.600 € Verwarnungs- und Bußgelder im Jahr zuzuordnen. Diese Werte liegen im Rahmen der bei einer bundesweiten Querschnittsstudie genannten Spannbreiten.<sup>27</sup>

Eine Berliner Besonderheit ist in diesem Zusammenhang die Aufstellung und Finanzierung der Bezirkshaushalte. Anders als die Einnahmen aus Parkscheingebühren, die zu 100 % dem Bezirkshaushalt zufließen, können Teile der Verwarnungs- und Bußgelder dem Senat bzw. den anderen Bezirken zufließen. Dieses Verfahren ist jedoch außerordentlich intransparent (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.**).

### **Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen**

Die Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen erfolgt durch das Bürgeramt des Bezirks. Grundlage hierfür sind Arbeitsrichtlinien der Senatsverwaltung aus dem Jahr 1995, die seitdem durch verschiedene Hinweise ergänzt wurden.

In Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** wurde bereits ein Überblick gegeben, welche Nutzer eine so genannte „Parkvignette“ erhalten können. Hierzu gehören neben den Bewohnern beispielsweise auswärtige Gäste der Bewohner, Gewerbetreibende, Angehörige von Pflegebedürftigen und Personen, die gesundheitsbedingt nicht den ÖPNV nutzen können sowie Beschäftigte, die - beispielsweise aufgrund ungünstiger Arbeitszeiten - nachweislich auf den Pkw angewiesen sind. Für den zwei Jahre gültigen Bewohner-Parkausweis wird derzeit eine Gebühr von 20,40 € erhoben; im Jahr 2006 lag die Gebühr bei rund 30 € für ein Jahr bzw. bei rund 50 € für zwei Jahre. Die Gebührenhöhe der gewerblichen Ausnahmegenehmigungen liegt bei 90 € pro Jahr, 130 € für zwei Jahre oder 160 € für drei Jahre.

Die Datenlage zu den erteilten Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen ist im Bezirk Mitte sehr lückenhaft. Die Vergabe der Bewohner-Parkausweise wird im Bürgeramt mit dem hausinternen Programm CEVAP erfasst. Das Programm hat eine Schnittstelle zum Rechnungswesen, kann aber nicht die Anzahl der ausgegebenen Vignetten ausgeben. Die Anzahl wird von den Mitarbeitern von Hand notiert, aber nicht archiviert. Ausnahmegenehmigungen werden gar nicht per EDV erfasst, so dass der Bezirk für das Jahr 2006 keine Daten für Auswertungen zur Verfügung stellen konnte.

Näherungsweise können Daten aus einem Gutachten des Bezirks verwendet werden.<sup>28</sup> Demnach wurden von September 2004 bis August 2005 insgesamt 8.906 Bewohnerparkausweise und 6.009 Ausnahmegenehmigungen für Firmen, Schichtarbeiter, Krankenpflege, Botschaften, Fremdfirmen, Gäste etc. im Bezirk Mitte ausgegeben. Darin enthalten sind allerdings auch die zum 01.12.2004 neu eingerichteten Parkraumbewirtschaftungszonen 20, 21 und 22, in denen zur Einführung ein erhöhtes Antragsaufkommen zu bewältigen war.

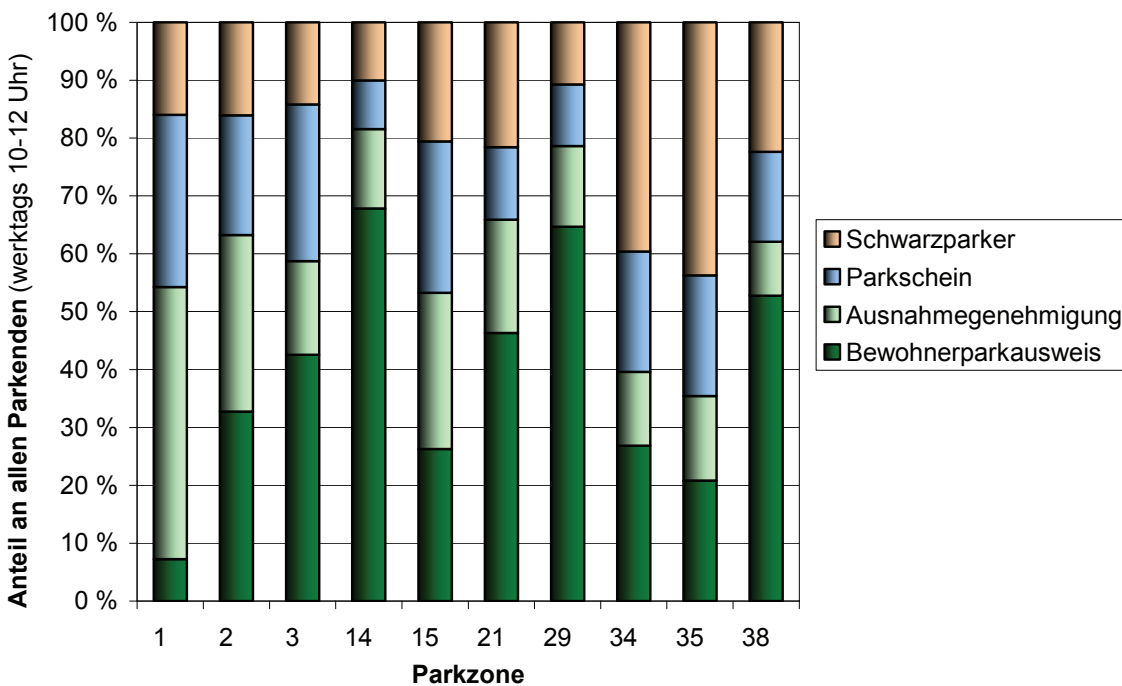
<sup>26</sup> Davon standen 11 wegen Wehrdienst, Mutterschutz / Elternzeit, anderer dienstlicher Verwendung und krankheitsbedingter Aussteuerung nicht zur Verfügung. Diese Personen werden dennoch in die Betrachtungen einbezogen, da das Jahr 2006 in dieser Hinsicht nicht ungewöhnlich war.

<sup>27</sup> vgl. BAST / BSV (Bearb.): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Heft V 145, 2005. Allerdings unterscheiden sich die dort genannten Werte für Berlin erheblich von denen des Bezirks Mitte. Wegen fehlender Quellenangaben in der genannten Studie können diese Abweichungen hier nicht diskutiert werden.

<sup>28</sup> Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006.

Die großzügige Ausgabepraxis trägt in Berlin dazu bei, dass die Vignetteninhaber tagsüber einen hohen Anteil an allen parkenden Fahrzeugen ausmachen (vgl. Abbildung 16). Ihr mittlerer Anteil liegt werktags vormittags bei rund 50 % bis 80 %. Da auch ein erheblicher Teil der Fahrzeuge ohne Parkschein oder Vignette parkt, verbleibt lediglich ein Parkscheinanteil von rund 10 % bis 30 %. In den Randzeiten der Bewirtschaftung ist er noch geringer.

Abbildung 16: Anteile der Vignetteninhaber und Parkscheinnutzer an allen Parkenden<sup>29</sup>



### 3.3.2 Ausgaben

Ausgaben entstehen für

- Einrichtung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung,

<sup>29</sup> Die Daten wurden folgenden Quellen entnommen (Datenbasis 2005-2008):

- Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38, September 2008
- Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006
- LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Parken-Berlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, noch unveröffentlicht, Berlin, Juli 2008.

In den Parkzonen 34, 35 und 38 wurde der ruhende Verkehr zur Zeit der Erhebung und in den vorangegangenen Monaten nur sehr sporadisch überwacht.

- Überwachung des ruhenden Verkehrs,
- Antragbearbeitung und Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen.

### **Einrichtung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung**

Bei der Einrichtung der Parkzonen entstehen vor allem Kosten für die Anschaffung und für den Betrieb der Parkscheinautomaten. Außerdem müssen Verkehrszeichen und die Information der Bewohner und Gewerbetreibenden berücksichtigt werden.

#### Parkscheinautomaten (PSA)

Die Höhe der Ausgaben für die Parkscheinautomaten hängt von folgenden Faktoren ab:

- Automatenanzahl: Im Jahr 2006 waren in den vorhandenen Parkzonen in Berlin-Mitte 896 Parkscheinautomaten in Betrieb. Bezogen auf die rund 17.050 bewirtschafteten Stellplätze (ohne Bewohnerparken) deckte ein PSA durchschnittlich 19 Stellplätze ab.
- Lebensdauer der Automaten: Nach Angaben des Straßen- und Grünflächenamtes haben die in Berlin-Mitte eingesetzten Automaten eine rund zehnjährige Lebensdauer.
- Ausstattung der Automaten: Die in Mitte im Jahr 2006 verwendeten Automaten waren von unterschiedlichen Herstellern und Baureihen und hatten somit keine einheitlichen Standards. Die Grundanforderungen an die Automaten entsprechen im wesentlichen den in Kapitel 4.4 des Berliner Leitfadens Parkraumbewirtschaftung genannten Kriterien.<sup>30</sup>
- Anschaffungsart: Für die Anschaffung der Parkscheinautomaten kommen Kauf oder Mietkauf in Frage. Beim Kauf muss die Kommune finanziell in Vorleistung gehen, hat insgesamt aber geringere Kosten. Beim Mietkauf werden laufende Raten fällig, die Zinskosten enthalten. Der Bezirk Mitte schafft seine Automaten mit Ratenzahlung über fünf Jahre an.
- Betriebsform: Der Betrieb der Automaten (Wartung, Reparaturen, Inkasso) kann entweder von der Kommune selbst durchgeführt werden oder einem Betreiber übergeben werden. Der Bezirk Mitte hat für die Aufstellung und den Betrieb einen externen Dienstleister beauftragt.

Da die Anschaffung der Automaten in Mitte mit fünfjährigen Ratenzahlungen erfolgt, die mittlere Lebensdauer der Automaten aber bei zehn Jahren liegt, werden die mittleren Jahreskosten 2006 nicht anhand der tatsächlichen Ausgaben sondern anhand einer zehnjährigen Abschreibungsdauer abgeschätzt.<sup>31</sup> Da außerdem die Anschaffungskosten der älteren Automaten nicht vollständig dokumentiert beim Bezirk vorliegen, werden für diese Abschätzung aktuelle Vergleichswerte verwendet, die der Bezirk bei einer europaweiten Ausschreibung im Jahr 2006 erhalten hat.

<sup>30</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Plan): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Dezember 2004.

<sup>31</sup> Beispielsweise waren alle PSA der Parkzone 2 im Jahr 2006 bereits abgeschrieben, so dass in diesem Jahr keine Anschaffungskosten anfielen. Um diese zufälligen Einflüsse auszuschließen, werden die Anschaffungskosten hier auf die durchschnittliche Lebensdauer umgelegt.

Demnach würde ein Parkscheinautomat bei Einmalzahlung inkl. Aufbau rund 3.000 € kosten.<sup>32</sup> Bei einer Ratenzahlung über fünf Jahre entstehen jährliche Kosten von rund 650 €. Bezogen auf die zehnjährige Lebensdauer sind dies mittlere Jahreskosten von 325 €. Außerdem fallen weitere, laufende Kosten von 650 € p.a. für Wartung und Inkasso an. Für die Anschaffung und den Betrieb eines Parkscheinautomaten entstehen somit mittlere jährliche Kosten von 975 €. Bei insgesamt 896 Automaten entspricht dies einer Summe von rund 875.000 € pro Jahr.

#### Beschilderung und Information

Neben den Parkscheinautomaten entstehen einmalige Kosten für die Beschilderung (Aufbau und Lieferung) und die Information der betroffenen Bewohner und Gewerbetreibenden per Post. Diese Angaben liegen nicht für alle Parkzonen vor und werden daher anhand der dokumentierten Einrichtungskosten der Parkzonen 20-22 (Potsdamer Platz, Kulturforum und Tiergarten-Süd) im Jahr 2004 abgeschätzt. Damals entstanden einmalige Kosten in Höhe von rund 22 € je Stellplatz.

Bezogen auf die 20.085 bewirtschafteten Parkstände im Bezirk Mitte im Jahr 2006 ergibt dies einmalige Einrichtungskosten von rund 440.000 €. Wird vereinfachend wie bei den Parkscheinautomaten ein zehnjähriger Abschreibungszeitraum angenommen, ergibt dies mittlere jährliche Kosten von 44.000 €.

#### Einrichtung und Betrieb

Für die Einrichtung und den Betrieb der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte fallen somit insgesamt durchschnittliche jährliche Kosten von rund 920.000 € an, davon 875.000 € für die Anschaffung und den Betrieb der Parkscheinautomaten und 44.000 € für die Beschilderung und Information. Dies entspricht - je nach Berücksichtigung der reinen Bewohnerparkbereiche - etwa 45 € bis 55 € je bewirtschaftetem Stellplatz.

### **Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Die Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs lagen in Berlin-Mitte im Jahr 2006 laut Produktvergleichsbericht bei rund 5,4 Mio € und laut Abrechnung des Wirtschaftsplans bei rund 5,1 Mio €. <sup>33</sup> Dies entspricht bei Verwendung der realitätsnäheren Daten des Wirtschaftsplans mittleren Kosten von rund 255 € je bewirtschaftetem Stellplatz und rund 6.400 € je ha Bewirtschaftungsgebiet.

Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs sind vor allem direkte Personalkosten. Außerdem entstehen Kosten für die Ausstattung der Überwachungskräfte und so genannte Gemeinkosten. Deren wesentlichen Bestandteile werden im Folgenden kurz beschrieben.

#### Direkte Personalkosten

Laut Abrechnung des Wirtschaftsplans gab es im Jahr 2006 im Bezirk Mitte 112 Angestellte in der Parkraumüberwachung in den Vergütungsgruppen BAT VIII / VII. Für weitere Aufgaben wie Koordination, Leitung usw. wurden der Parkraumüberwachung außerdem je 1 Angestellte/r der Vergütungsgruppen BAT IIa und IVb sowie 6 Angestellte der Vergütungsgruppe VII / VIb zugeordnet. Insgesamt entstanden direkte Personalkosten in Höhe von rund 3,4 Mio Euro.

<sup>32</sup> Automaten mit Solarbetrieb, Datenfernübertragung und EC- Kartenbezahlfunktion inkl. Aufbau unter Nutzung der vorhandenen Fundamente.

<sup>33</sup> vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu Struktur und Inhalten des Produktvergleichsberichtes und des Wirtschaftsplans (Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.** ff.). Die unterschiedlichen Angaben beruhen auf verschiedenen Kostenansätzen. So werden beispielsweise im Produktvergleichsbericht durchschnittliche Gehälter verwendet und im Wirtschaftsplans werden die tatsächlichen Gehälter der Überwachungskräfte angesetzt.

Die Haupttätigkeit der Angestellten in der Parkraumüberwachung liegt laut Bezirksamt vor allem in Maßnahmen zum Feststellen und Einleiten von Ordnungswidrigkeitsverfahren (Anzeigenfertigung) bei Verstößen gegen die Vorschriften des ruhenden Verkehrs in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten. Sie kontrollieren und fertigen ggf. Kennzeichenanzeigen im Zusammenhang mit Parkscheinautomaten, Vignetten und Ausnahme genehmigungen sowie weiterer Verstöße, wie Parken vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf Behindertenparkplätzen, in Ladezonen, in zweiter Reihe usw. Andere Tätigkeiten des allgemeinen Ordnungsdienstes sind ihnen nicht zugeordnet. In der Praxis lässt sich diese Unterscheidung allerdings häufig nicht einhalten, da die Mitarbeiter durch ihre Uniform und Tätigkeit von den Bürgern als Vertreter des Ordnungsamtes erkannt und angesprochen werden.

Die Überwachungskräfte werden in der Regel als Doppelstreife für ein bestimmtes Gebiet eingeteilt. Innerhalb dieses Gebietes bleibt den Mitarbeitern überlassen, wie und wo sie die Kontrollgänge durchführen. Nach Angaben des Bezirksamtes ist dies eine erfolgreiche Vorgehensweise, da die Kollegen selbst am besten wüssten, wo die Handlungsschwerpunkte im Gebiet liegen. Nach Einführung der Doppelstreife sei der Überwachungserfolg deutlich gestiegen. Im Vergleich zur früheren Überwachung durch die Polizei seien die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gebietsbezogen auf das Doppelte gestiegen. Die Streifen werden personell immer wieder neu zusammen gestellt und zufällig auf die verschiedenen Gebiete verteilt.

Alle Überwachungskräfte treffen sich zu Schichtbeginn im - am Rande der bewirtschafteten Gebiete liegenden - Rathaus Mitte an der Karl-Marx-Allee, nehmen dort die technische Ausstattung in Empfang und an der Tagesdienstbesprechung teil. Anschließend begeben sie sich selbständig zu ihren Überwachungsgebieten. Die Mittagspause wird ebenfalls im Rathaus verbracht, so dass manche Mitarbeiter nur rund die Hälfte ihrer täglichen Arbeitszeit tatsächlich mit realer Überwachung verbringen. Dieser ineffizient erscheinenden Arbeitsorganisation steht nach Angaben des Bezirksamtes die Tatsache gegenüber, dass diese regelmäßigen Zusammen treffen wichtig für die Motivation der im Dienst physisch und psychisch stark geforderten Mitarbeiter seien.

#### Ausstattung der Überwachungskräfte

Jeder Außendienstmitarbeiter verfügt über Dienstkleidung und ein Scannerhandy. Zur Ausstattung gehören außerdem mobile Datenerfassungsgeräte (MDE), deren Kosten vom Bezirk mit rund 4.000 € je Gerät ange geben werden.

Eine direkte Verortung der aufgenommenen Anzeigen ist mit der vorhandenen Technik nicht möglich. Somit sind die Daten auch nicht für eine Evaluation der Parkraumüberwachung geeignet. Diese wäre aber nach Aussagen der Überwachungskräfte dringend erforderlich, weil die momentan praktizierte Überwachungsroutine die vorhandenen Konfliktbereiche nicht ausreichend berücksichtigt.

#### Gemeinkosten

Zu den Gemeinkosten gehört beispielsweise die Miete der vom Überwachungsdienst genutzten Räume im Rathaus Berlin-Mitte. Die Kostenzuteilung erfolgt nach genutzter Fläche. Dieser Wert ist in Mitte großen Schwankungen unterworfen: im Jahr 2006 war die Quadratmeter-Miete im gleichen Gebäude nach Angaben des Bezirksamtes rund drei mal so hoch wie im Jahr 2009.

Zu dieser Kategorie gehören auch die anteiligen Kosten der Leitungsebenen, die nicht nach tatsächlichen Arbeitsanteilen, sondern pauschal über die Stellenanteile gebucht werden. Wenn also 56,5 % aller Stellen im Ordnungsamt im Jahr 2006 der Parkraumüberwachung zugeordnet werden, werden auch 56,5 % der Lei tungs-Arbeitszeit - und damit auch der Kosten - der Parkraumüberwachung zugeordnet.

### **Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen**

Die Zuständigkeiten für die Vergabe von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen sind in den Berliner Bezirken unterschiedlich geregelt. Während die Bewohnerparkausweise überall bei den bezirklichen Bürgerämtern ausgegeben werden, sind in manchen Bezirken die Straßenverkehrsbehörden für die Ausnahmegenehmigungen zuständig, in anderen Bezirken (z.B. in Mitte) sind es die Bürgerämter.

Für die Ausgabe der Ausnahmegenehmigungen ist der Zielbezirk zuständig, in dem die Parkzone liegt, für die eine Genehmigung beantragt wird. Werden Genehmigungen für mehrere Parkzonen beantragt, ist der Bezirk mit der niedrigsten Parkzonen-Nummer zuständig. Da dies häufig der Bezirk Mitte ist, in dem die ersten Parkzonen eingerichtet wurden (Nr. 1, 2, 3), werden dort auch die meisten Anträge gestellt. Bezogen auf die bewirtschaftete Stellplatzzahl ist der Arbeitsaufwand somit tendenziell höher als in anderen Bezirken mit hohen Parkzonen-Nummern.

Zur Anzahl der im Bezugsjahr 2006 der vorliegenden Untersuchung erteilten Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen kann das Bezirksamt keine Angaben machen, da die Ausnahmegenehmigungen nicht EDV-mäßig erfasst werden. Dies erschwert nicht nur die Kostenkontrolle, sondern es ist auch mit höherem Aufwand verbunden, weil es nicht möglich ist, automatische Anfragen an andere Dienststellen zu schicken, um beispielsweise festzustellen, ob der Antragsteller korrekte Angaben gemacht hat oder schon andernorts eine Vignette beantragt hat.

Bei der Abschätzung des Personalaufwandes ist zu berücksichtigen, dass die Mitarbeiter/innen im Bürgeramt verzahnte Aufgabenbereiche haben. Sie sind also nicht nur für die Bearbeitung der Vignettenanträge zuständig, sondern auch für alle anderen Aufgaben des Bürgeramtes. Aus Sicht der Kunden ist dies positiv, weil sie alle Leistungen aus einer Hand bekommen, z.B. beim Umzug den geänderten Personalausweis und die Parkvignette. Die Mitarbeiter notieren ihre Arbeitszeitanteile nach Produkten (z.B. Vignettenvergabe), so dass zumindest näherungsweise der Personalbedarf bestimmt werden kann.

Die technischen Herstellungskosten der selbstklebenden Vignette liegen nach Auskunft des Bezirksamtes bei lediglich 30 bis 40 Cent. Entscheidend ist daher der Personalaufwand, der in einem Gutachten aus dem Jahr 2006 wie folgt abgeschätzt wurde:<sup>34</sup> „Nach Angaben des Bürgeramtes [Mitte] wurden im Jahr 2005 insgesamt 9.925 Bewohnerparkausweise und 6.711 Betriebsvignetten und Ausnahmegenehmigungen ausgegeben. Bezogen auf die 20.150 bewirtschafteten Stellplätze sind dies rund 0,5 Bewohnerparkausweise und 0,33 Betriebsvignetten / Ausnahmegenehmigungen je Stellplatz. .... Nach Angaben des Bürgeramtes kann eine Vollzeitstelle rund 2.770 Bewohneranträge oder 1.800 gewerbliche Anträge im Jahr bearbeiten.“<sup>35</sup>

Aus diesen Daten wurde im genannten Gutachten der voraussichtliche Personalbedarf für die Bearbeitung der Anträge bei Einrichtung von drei neuen Parkzonen errechnet. Die Praxis zeigte bei der Einführung der Parkzonen im Jahr 2008 jedoch, dass der Personalbedarf tatsächlich höher war. Dies lag vor allem daran, dass die Durchschnittswerte der laufenden Bewirtschaftung bei der Ersteinführung in den neuen Bewirtschaftungsgebieten überschritten wurden, weil die Anträge zeitlich konzentriert eingereicht wurden. Hinzu kam, dass bei der Erstbeantragung überdurchschnittlich viele Widersprüche bearbeitet werden mussten.

<sup>34</sup> vgl. Bezirk Mitte von Berlin / E. Heinrichs (CS Plan, Bearb.): Parkraumbewirtschaftungskonzept für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin-Mitte, 2006.

<sup>35</sup> Während Bewohnervignetten wegen der pauschalen Vorgehensweise relativ einfach auszugeben sind, ist die Bearbeitung der Ausnahmegenehmigungen einzelfallabhängig und daher aufwändiger.



### 3.3.3 Fazit

Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben für die Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin ergibt für das Jahr 2006 einen Gesamtüberschuss von rund 7 Mio € (vgl. Tabelle 17). Dies entspricht einem Überschuss von rund 350 € je bewirtschaftetem Parkstand. Die Diskussion der wesentlichen Einflussfaktoren zeigt jedoch, dass diese Werte aus verschiedenen Gründen nicht ohne weiteres auf andere Gebiete übertragbar sind:

- Die Höhe der Einnahmen hängt von zahlreichen gebietsabhängigen Faktoren ab, wie zum Beispiel
  - Gebietsstruktur
  - Stellplatzangebot und -auslastung im öffentlichen Straßenraum und in privat bewirtschafteten Sammelanlagen
  - Qualität der ÖPNV-Erschließung
  - Bewirtschaftungsform (Mischparken, Bewohnerparken)
  - Bewirtschaftungszeitraum und -dauer
  - Gebührenhöhe
  - Vergabepaxis der Ausnahmegenehmigungen
  - Überwachungsintensität und -strategie.
- Die Ausgaben werden ebenfalls wesentlich von der Überwachungsintensität und -strategie bestimmt.

Insgesamt wird aber deutlich, dass die Überwachung des ruhenden Verkehrs die wesentliche Stellgröße für die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung ist. Sie wirkt direkt auf alle wesentlichen Einnahme- und Ausgabefaktoren.

Tabelle 17: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2006 in Berlin-Mitte

	<b>insgesamt</b>	<b>je bewirtschaftetem Stellplatz</b>
<b>Einnahmen</b>	<b>13,11 Mio €</b>	<b>653 €</b>
davon ...		
... Parkscheingebühren	7,37 Mio €	367 €
... Verwarnungs- und Bußgelder	5,74 Mio €	285 €
<b>Ausgaben</b>	<b>6,02 Mio €</b>	<b>300 €</b>
davon ...		
... Einrichtung und Betrieb	0,92 Mio €	46 €
... Überwachung	5,10 Mio €	254 €
<b>Überschuss</b>	<b>7,09 Mio €</b>	<b>353 €</b>

### 3.4 Vorhandene Instrumente zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit

Voraussetzung für das Verständnis der vorhandenen Bewertungsinstrumente ist die Kenntnis des zweistufigen Verwaltungsaufbaus in Berlin:

- Alle gesamtstädtisch bedeutenden und ministeriellen Aufgaben werden von der Landes-(Senats)verwaltung wahrgenommen.
- Die übrigen Aufgaben - dazu gehören mit wenigen Ausnahmen alle Aufgaben einer klassischen Kommunalverwaltung - liegen in der Verantwortung der 12 Bezirke, die durchschnittlich jeweils rund 280.000 Einwohner haben.

Die Bezirke finanzieren sich laut Senat jeweils über eine Globalsumme, die von der Senatsverwaltung für Finanzen berechnet und zugewiesen wird. Auf Basis dieser Zuweisung sowie ergänzender zentraler Leitlinien stellt jeder Bezirk eigenverantwortlich einen Haushaltsplan auf, der zunächst vom Bezirksparlament (Bezirksverordnetenversammlung) bestätigt und anschließend vom Landesparlament (Abgeordnetenhaus von Berlin) beschlossen werden muss. Das Globalsummenprinzip gilt seit 1995 und ist inzwischen auch in der Landesverfassung verankert (Art. 85 II VvB).

Vor diesem Hintergrund sind für die wirtschaftliche Analyse der Parkraumbewirtschaftung folgende Instrumente von Bedeutung:

- Der von der Landesverwaltung erstellte Produktvergleichsbericht, der auf den bezirklichen Kosten-Leistungs-Rechnungen beruht (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**)
- Der von der Bezirksverwaltung erstellte Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung (vgl. Kapitel 3.4.2, Seite 37)

#### 3.4.1 Produktvergleichsbericht und Kosten-Leistungs-Rechnung

Der Produktvergleichsbericht fasst die von den Bezirken erstellten Kosten-Leistungs-Rechnungen (KLR) zusammen und stellt die Ergebnisse vergleichend dar. Der Grundgedanke des Produktvergleichsberichtes besteht darin, in und zwischen den Berliner Bezirksverwaltungen wettbewerbsähnliche Bedingungen zu schaffen.

Von besonderer Bedeutung ist der Produktvergleichsbericht im Zusammenhang mit der o.g. Zuweisung der Globalsummen vom Land an die Bezirke. Diese Zuweisung erfolgt nach dem Prinzip der so genannten Budgetierung, die sich am Output statt am Input der öffentlichen Verwaltung orientiert. Sie soll also nicht nur nach einem festen Schlüssel, sondern in Abhängigkeit der tatsächlich erstellten Dienstleistungen der Bezirke erfolgen. Zu diesem Zweck ermittelt die Senatsverwaltung für Finanzen Produktbudgets für alle Verwaltungs-„Produkte“, die gegenüber der Öffentlichkeit (Bürger, Unternehmen etc.) erbracht werden. Die Produktbudgets werden nach dem Prinzip „Menge mal Preis“ berechnet. In der Summe ergibt sich so für jeden Bezirk ein Produktsummenbudget, das Bestandteil der Globalsumme ist.

Ausgangspunkt der „Berliner Budgetierung“ ist ein produktbezogener Benchmark zwischen den Bezirken: Die Zuweisung für die jeweiligen Produkte erfolgt auf Basis der mittleren Verwaltungskosten (Median). Durch diesen einheitlichen Zuweisungspreis sollen Anreize für mehr Wirtschaftlichkeit und Qualität bei der Leistungserstellung gesetzt werden. Jeder Bezirk, dessen Produktstückkosten unterhalb dieses Preises liegen, kann den

Differenzbetrag in voller Höhe behalten und eigenverantwortlich verwenden - etwa für zusätzliche Angebote oder bessere Ausstattungen, aber auch zur Quersubventionierung defizitärer Produkte. Umgekehrt zwingt eine Überschreitung des Medianpreises die betroffenen Bezirke dazu, Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit zu ergreifen.

Die Durchführung einer Kosten-Leistungs-Rechnung ist in § 7 der Landeshaushaltsordnung angeordnet:<sup>36</sup>

„Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. [...] Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. [...] In der unmittelbaren Landesverwaltung wird die Haushaltsplanung und -wirtschaft durch eine Kosten- und Leistungsrechnung sowie ein standardisiertes Berichtswesen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ergänzt.“

### **Produktvergleichsbericht und Parkraumbewirtschaftung**

Anders als bei den übrigen Produkten erhalten die Bezirke für die Parkraumbewirtschaftung keine Zuweisung. Der Produktvergleichsbericht wird dennoch für vergleichende Betrachtungen genutzt. Relevant waren im Jahr 2006 zwei Produkte mit dem jeweiligen Aufgabengebiet laut Produktkatalog:<sup>37</sup>

- „Aufgaben des Straßenbaulastträgers bei der Parkraumbewirtschaftung“, Produktnummer 79066
  - Gewährleisten (Aufstellen, Instandhalten, Reparieren, Leeren, Bestücken) von Parkscheinautomaten und Parkuhren,
  - Abrechnung der Parkgebühreneinnahmen,
  - Abschluss und Durchführung von Verträgen mit privaten Unternehmen zur Parkraumbewirtschaftung,
  - Beantwortung von Bürgeranfragen und -briefen.
- „Parkraumüberwachung in bewirtschafteten Gebieten“, Produktnummer 78844
  - Durchsetzung der öffentlichen Ordnung durch Kontrolle und Ahndung von Verstößen,
  - Regelmäßige örtliche Kontrollen, insbesondere an Schwerpunkten mit Verkehrsverstößen,
  - Belehrung der Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsvorschriften,
  - Zügige Aufnahme und Weiterleitung von Verkehrsverstößen an die zentrale Bußgeldstelle beim Polizeipräsidenten,
  - Erstellen des Wirtschaftsplans (vgl. Kapitel 3.4.2, Seite 37 ff.).

<sup>36</sup> Landeshaushaltsordnung (LHO) in der Fassung vom 20. November 1995 (GVBl. S. 805), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. September 2005 (GVBl. S. 475).

<sup>37</sup> vgl. Senatsverwaltung für Finanzen Berlin: Produktkatalog für Berlin, Version 10.1, Juli 2006. Die beiden genannten Produkte werden seit dem Jahr 2007 im Produkt 79729 zusammengefasst.

## Im Produktvergleichsbericht berücksichtigte Faktoren

Der Produktvergleichsbericht enthält im Produkt „Parkraumüberwachung in bewirtschafteten Gebieten“ (78844) folgende Kenngrößen:<sup>38</sup>

- Produktmenge: Die Produktmenge ist die Kennziffer für die erbrachte Leistung des Produktes und dient als Bezugsgröße, für die die mittleren Kosten und Erträge berechnet werden. Im vorliegenden Produkt entspricht sie der Anzahl der bewirtschafteten und überwachten Stellplätze pro Monat. Der monatliche Wert wird mit 12 multipliziert und als Jahresgröße verwendet (Produktmenge im Jahr 2006 = 244.599).<sup>39</sup>
- Direkte Personalkosten: Die direkten Personalkosten für die Parkraumüberwachung betragen laut Produktvergleichsbericht im Jahr 2006 rund 3,6 Mio € und wichen damit um 6 % vom Wert der Wirtschaftsplanabrechnung ab. Dies liegt vor allem daran, dass im Produktvergleichsbericht Personaldurchschnittskostensätze verwendet wurden und die Wirtschaftsplanabrechnung die tatsächlichen Personalkosten ansetzte.<sup>40</sup>
- Umlagekosten: Zu den rund 1,7 Mio € Umlagekosten gehören die allgemein anfallenden Kosten wie Miete und Personalkosten der Leitungsebenen, die mit unterschiedlichen Schlüsseln zugeordnet werden. Die Infrastrukturkosten werden anteilig über die genutzten Quadratmeter in den Gebäude- und Büromieten zugeordnet.<sup>41</sup> Die mitverursachten Gemeinkosten und die neben- und übergeordneten Referate werden anhand der Stellenverteilung zugeordnet. Im Untersuchungsjahr 2006 waren 56 % aller Stellenanteile im Ordnungsamt der Parkraumüberwachung zugeordnet, dementsprechend wurden 56 % dieser Kosten auf das Produkt 78844 (Parkraumüberwachung) umgelegt.
- Stückkosten: Nach der Ermittlung der Gesamtkosten werden die mittleren, produktmengenbezogenen Stückkosten berechnet. Im Jahr 2006 lagen sie im Bezirk Mitte laut Produktvergleichsbericht bei 21,87 € je bewirtschaftetem Parkstand und Monat.
- Ist-Erträge: Die Ist-Erträge in Höhe von rund 7,4 Mio € geben die von der zentralen Bußgeldstelle an den Bezirk überwiesenen Verwarnungs- und Bußgelder wieder. Dieser Wert weicht um rund 30 % von den Angaben des Ordnungsamtes ab (vgl. Kapitel 3.3.1). In wie weit der dort genannte Betrag bereits um Bearbeitungskosten der Bußgeldstelle gekürzt wurde oder vorgaberelevante Kürzungen enthält, konnte innerhalb der Projektlaufzeit nicht eindeutig geklärt werden.

<sup>38</sup> Zur besseren Übersicht werden hier nur die wichtigsten Faktoren dargestellt. Einen kompletten Überblick gibt das Datenblatt im Anhang.

<sup>39</sup> Diese Berechnung der Produktmenge berücksichtigt nicht die Bewirtschaftungsdauer, die die Überwachungskosten jedoch erheblich beeinflusst. Das Verfahren zur Bestimmung der Produktmenge wurde daher im Jahr 2007 überarbeitet und um die Überwachungsdauer ergänzt.

<sup>40</sup> Problematisch ist offenbar auch die Zuordnung der Personalkosten von Mitarbeitern, die nicht ausschließlich in der Parkraumüberwachung arbeiten. Die Mitarbeiter sind zwar angehalten, ihre Tätigkeiten nach einem verbindlichen Produktkatalog zu buchen, d.h. ihre Arbeitszeit auf dem richtigen Produkt festzuhalten. In der Praxis gibt es jedoch Zweifel, ob dies berlinweit nach einheitlichen Maßstäben geschieht.

<sup>41</sup> Im Jahr 2006 lag dieser Posten mit rund 560.000 € sehr hoch, weil der Mietvertrag für das Rathaus Mitte aus Sicht des Bezirkes sehr ungünstige Konditionen aufwies. Im Jahr 2008 wurde ein neuer Mietvertrag abgeschlossen, der die Kosten um zwei Drittel senkte.

- Deckungsgrad: Der Quotient aus Erträgen und Kosten wird als Deckungsgrad angegeben. Den Ist-Erträgen von 7,37 Mio € standen im Bericht 2006 Kosten von 5,35 Mio € gegenüber. Dies ergibt einen Deckungsgrad von 138 %. Nach dieser Rechnung ergibt die Parkraumüberwachung im Jahr 2006 in Berlin-Mitte somit einen Überschuss von 38 %.

### **Grenzen der Effizienzprüfung im Produktvergleichsbericht**

Die Diskussion der Einzelfaktoren zeigt, dass die dem Produktvergleichsbericht zugrunde liegenden Daten nicht in jedem Fall belastbar sind. So werden einige Produktkosten in den Bezirken offensichtlich unterschiedlich gebucht. Auch die im Bezirk Mitte vorliegenden Datenangaben unterscheiden sich je nach Quelle teilweise deutlich. Damit ist auch die Aussagekraft der auf dieser fragwürdigen Basis errechneten Mittelwerte begrenzt.

Hinzu kommt, dass die Durchschnittskosten der Überwachung und die Gegenüberstellung mit den Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern nicht unbedingt etwas über den Überwachungserfolg aussagen.<sup>42</sup> Dies wird an einem fiktiven Beispiel deutlich: Ziel der Überwachung ist die Einhaltung der Parkgebührenpflicht. Der größtmögliche Erfolg tritt also ein, wenn es keine Regelverstöße mehr gibt und alle parkscheinpflichtigen Autofahrer tatsächlich einen Parkschein kaufen. In diesem Fall wären die Überwachungskosten vergleichsweise hoch und die Einnahmen aus Verwarnungsgeldern gleich null. Im Produktvergleichsbericht würde ein so handelnder Bezirk scheinbar sehr schlecht abschneiden, weil die gleichzeitig steigenden Einnahmen aus Parkscheingebühren dort nicht berücksichtigt werden.

Der Produktvergleichsbericht eignet sich daher nicht für eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit von Parkraumüberwachung. Die Datenbasis müsste hierfür verlässlicher sein und notwendig ist außerdem die Einbeziehung aller Wirtschaftlichkeitsfaktoren, v.a. der Einnahmen aus Parkscheingebühren.

### **3.4.2 Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung**

Die Berliner Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung stellen regelmäßig Wirtschaftspläne zur Parkraumüberwachung für das kommende Kalenderjahr auf, in denen die erwarteten Einnahmen aus Parkscheingebühren und die zur Überwachung der Stellplätze prognostizierten Kosten gegenüber gestellt werden.<sup>43</sup> Anschließend wird zu Beginn des Folgejahres eine Abrechnung durchgeführt, in der die tatsächlich gebuchten Beträge des vorangegangenen Kalenderjahres dargestellt werden. Der Wirtschaftsplan verfügt über ein gesondertes Konto, aus dem die erwirtschafteten Überschüsse an den Bezirkshaushalt abgeführt werden.

Der Wirtschaftsplan wurde 1997 im Rahmen des „Gesetzes zur Beseitigung des strukturellen Ungleichgewichts des Haushalts“ (Haushaltsstrukturgesetz) in Berlin eingeführt. Dort wurde festgelegt, dass „die für die Überwachung der bewirtschafteten Parkflächen erforderlichen Ausgaben und die zu deren Deckung benötigten Einnahmen aus Zuführungen [...] in gesonderten Wirtschaftsplänen als Anlagen zu den Bezirkshaushalten ausgewiesen“ werden sollen.<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Das Hauptziel der Überwachung ist die Einhaltung der Verkehrsregeln, damit die mit der Bewirtschaftung verbundenen verkehrslenkenden Effekte erreicht werden. Dieser verkehrslenkende Effekt wird hier vorerst nicht betrachtet, da in der vorliegenden Untersuchung die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund steht.

<sup>43</sup> Der Wirtschaftsplan wird wegen des in Berlin üblichen Doppelhaushaltes alle zwei Jahre aufgestellt. Dabei werden die Vorjahresdaten als Basis für die Prognose der zwei Folgejahre verwendet. Zur besseren Übersichtlichkeit wird hier nur auf das Untersuchungsjahr 2006 eingegangen.

<sup>44</sup> Gesetz zur Beseitigung des strukturellen Ungleichgewichts des Haushalts - Haushaltsstrukturgesetz 97, Artikel XVII.

Die Parkraumüberwachung in den bewirtschafteten Gebieten lag zum damaligen Zeitpunkt in der Zuständigkeit der Polizei. Die in Berlin-Mitte benötigten 120 Überwachungskräfte wurden nach der oben stehenden Bestimmung über den Wirtschaftsplan in den Polizeibetrieb integriert. Im Jahr 2000 wurde die Zuständigkeit für die Parkraumbewirtschaftung den Bezirken übertragen. Die Überwachungsaufgaben führte zunächst weiterhin die Polizei durch, deren Aufwendungen durch Einnahmen aus der Bewirtschaftung finanziert wurden. Seit 2004 gibt es die bezirklichen Ordnungsämter, die zu diesem Zeitpunkt die Überwachungsaufgaben und das entsprechende Personal von der Polizei übernahmen. Seitdem liegen alle Zuständigkeiten der Parkraumbewirtschaftung und -überwachung beim Bezirk. Wegen der Vorteile des Wirtschaftsplans - wie beispielsweise der im Vergleich zum regulären Bezirkshaushalt größeren Flexibilität - wurde dieses Instrument beibehalten.

### **Im Wirtschaftsplan berücksichtigte Faktoren**

Die im Wirtschaftsplan enthaltenen Einnahme und Ausgabefaktoren sind:

Einnahmen:

- Nettoerträge Gebühreneinnahmen aus Parkscheinautomaten

Ausgaben:

- Personalaufwand, differenziert nach Gehältern und sonstigen personalbezogenen Aufwendungen
- Geschäftsbedarf
- Post-, Fernsprechgebühren
- Fahrzeugunterhaltung
- Ausstattungskosten
- Dienstkleidung
- Bewirtschaftungskosten, Nutzungsentgelt.

Die Bewirtschaftung der Parkscheinautomaten erfolgt im Bezirk Mitte über einen externen Dienstleister. Die Einnahmen aus Parkscheingebühren werden von diesem Dienstleister nach Abzug der Vertragsvereinbarungen auf das Konto des Wirtschaftsplans überwiesen. Verwarnungs- und Bußgelder werden nicht im Wirtschaftsplan berücksichtigt. Die aufgeführten Ausgaben entstehen durch Personalkosten. Unter den „sonstigen personalbezogenen Aufwendungen“ sind die aus der Kosten-Leistungs-Rechnung übernommenen Beträge für Umlagekosten aufgeführt (Leitungs-/Managementkosten, mitverursachte Gemeinkosten, Abteilungskosten, Infrastrukturkostenträger, Amts- und Referatskosten). Die weiteren Ausgabenpunkte sind die in geringerer Größenordnung anfallenden allgemeinen Betriebskosten.

Tabelle 18: *Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung Berlin-Mitte 2006, Abrechnung*

<b>Einnahmen</b>	<b>6.061.683 €</b>
Nettoertrag Gebühreneinnahmen aus Parkscheinautomaten und Handyparken	6.061.683 €
<b>Ausgaben</b>	<b>5.106.203 €</b>
Personalaufwand	
a) Gehälter	3.401.641 €
b) <i>sonstige personalbezogene Aufwendungen</i> <i>(aus der Aufstellung des Wirtschaftsplans entnommen)</i>	1.531.799 €
allgemeine Betriebskosten	172.763 €
<b>Überschuss</b>	<b>955.480 €</b>

Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage Bezirksamt Berlin-Mitte.

### Grenzen der Effizienzprüfung im Wirtschaftsplan

Die Vorteile des Wirtschaftsplans liegen vorrangig in der Haushaltspolitik. Durch gestaltbare Prognoseansätze ist es im Wirtschaftsplan möglich, fiktive Mehrbeträge in der Haushaltplanung zu veranschlagen, um so bilanztechnisch Lücken aus anderen Bereichen vorläufig zu schließen. Außerdem läuft das Konto des Wirtschaftsplans parallel zum bezirklichen Haushalt und unterliegt keinem Jahresendabgleich, d.h. die darauf befindlichen Geldbeträge sind jahresübergreifend vorhanden. Da die an den Bezirk abzuführenden Beträge durch flexible Ratenzahlungen getätigt werden, stehen immer liquide Mittel zur Verfügung. Diese können beispielsweise für Wiederbeschaffungen verwendet werden (MDE-Geräte, Mobiliar, etc.).

Der Vorteil der flexiblen Haushaltsführung ist gleichzeitig ein Nachteil für die Glaubwürdigkeit des Wirtschaftsplans. Die Aufstellungsprognose ist fiktiv und teilweise nicht nur fachlich begründet, sondern auch politischen Vorgaben unterworfen. Lediglich die Abrechnung gibt aussagekräftige Wirtschaftszahlen wieder. Die Stellung des Wirtschaftsplans außerhalb des Bezirkshaushaltes wurde nach Angaben des Bezirksamts vom Rechnungshof bereits als „Schattenhaushalt“ bezeichnet.

Wie in der Kosten-Leistungs-Rechnung ist die Datengrundlage unvollständig und stellenweise fragwürdig oder zumindest intransparent. So enthält der Wirtschaftsplan 2006-2007 mit rund 1,5 Mio € einen deutlich höheren Ansatz für die „sonstigen personalbezogenen Aufwendungen“ als der Wirtschaftsplan 2005 mit rund 50.000 €. Für die Bewertung der Effizienz ist auch das Fehlen der Verwarnungs- und Bußgelder entscheidend. Aus den genannten Gründen ist der Wirtschaftsplan in der vorliegenden Form keine geeignete Grundlage für eine umfassende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

### 3.4.3 Produktvergleichsbericht und Kosten-Leistungs-Rechnung

Aus dem auf Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.** beschriebenen zweistufigen Verwaltungsaufbau in Berlin ergeben sich zwei Unsicherheiten bei der Einnahmenverteilung aus Verwarnungs- und Bußgeldern, die während der Bearbeitung des vorliegenden Forschungsberichtes nicht verbindlich geklärt werden konnten:

- die Höhe des Anteils an Verwarnungs- und Bußgeldern, die die zentrale Bußgeldstelle als Kompensation für ihren Aufwand einbehält,
- die Höhe der tatsächlich beim Bezirk verbleibenden Verwarnungs- und Bußgelder.

Vor allem der letztgenannte Punkt ist in der praktischen Diskussion um die Einführung neuer Parkzonen von großer Bedeutung. Während die Einnahmen aus Parkscheingebühren komplett bei den Bezirken bleiben, gehören die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern zur so genannten „vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03“ im Produkt-Vergleichsbericht. Demnach können Mehreinnahmen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmenvorgaben des Finanzsenators und damit zu sinkenden Einnahmen des Bezirks führen.

In den Bezirken besteht über dieses Verfahren weitgehend Unklarheit. Wie intransparent dieses Verfahren ist, zeigen die unterschiedlichen Auskünfte aus dem Bezirksamt Mitte zu dieser Thematik:

- Die Service-Einheit Finanzen erklärte gegenüber den Gutachtern, dass die Verwarnungs- und Bußgelder dem Bezirkshaushalt in voller Höhe zufließen.
- Der Steuerungsdienst erklärte, dass die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern nur in den ersten Jahren der Bewirtschaftung dem Bezirk zukommen; anschließend aber als Einnahmeerwartung in der Höhe der letztjährigen Einnahmen vorausgesetzt werden. Dem Bezirkshaushalt fließen dann nur noch die Gelder zu, die über der Einnahmeerwartung liegen.
- Die Abteilung Jugend und Finanzen des Bezirks zeichnete dagegen zur Frage einer mit neuen Parkzonen verbundenen Einnahmenprognose ein differenziertes Bild. Im betreffenden Gutachten zur Parkraumbewirtschaftung heißt es dazu:<sup>45</sup>

„[Die prognostizierten Verwarnungs- und Bußgelder werden] dem Bezirk jedoch aus zwei Gründen nicht in voller Höhe als Netto-Mehreinnahme zur Verfügung stehen:

1. Ein Teil wird wegen des Verwaltungsaufwands durch die Bußgeldstelle beim Land verbleiben. Die Höhe dieses Anteils kann von Jahr zu Jahr schwanken, da er sich aus dem Verhältnis des gesamtstädtischen Mehraufwands zu den gesamtstädtischen Mehreinnahmen berechnet (jeweils bezogen auf die Haushaltsvorgaben). Im Jahr 2005 lag er bei rund 5,3 %. Bei den o.g. Mehreinnahmen wäre dies eine Summe von rund 0,084 Mio €, die bei der Bußgeldstelle verbleibt (=0,053\*1,576 Mio €).
2. Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gehören zur sog. vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 3. Dies bedeutet, dass Mehreinnahmen mit einer Verzögerung von zwei Jahren zu einer Erhö-

<sup>45</sup> Bezirk Mitte von Berlin / E. Heinrichs (CS Plan, Bearb.): Parkraumbewirtschaftungskonzept für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin-Mitte, 2006.



hung der Einnahmenvorgaben des Finanzsenators führen würden. Wie stark die Vorgabe erhöht wird, hängt von zwei Faktoren ab:

- der Einnahmenentwicklung der vergangenen Jahre,
- dem Zuweisungsschlüssel des Bezirks (für den Bezirk Mitte liegt er bei 12,67 %).

Da der Bezirk immer nur den Überschuss gegenüber der Vorgabe als Netto-Mehreinnahme behält, wäre der tatsächliche Einnahmewachstum niedriger als 1,576 Mio €. Hierzu eine Beispielrechnung:

Die mit 1,576 Mio € prognostizierten, zusätzlichen Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern würden die Einnahmekategorie E 3 des Landes Berlin von derzeit rund 150 Mio € auf dann 151,576 Mio € erhöhen. Die Vorgabe für diesen Einnahmeposten des Bezirks Mitte würde demnach von 19,005 Mio € im Jahr 2006 ( $=0,1267 \cdot 150$  Mio €) auf 19,205 Mio € im Jahr 2008 steigen ( $=0,1267 \cdot 151,576$  Mio €). Die Differenz von 0,2 Mio € wäre von den Einnahmen abzuziehen.“

Beim Projektworkshop ParkenBerlin mit Teilnehmer/innen aus Senats- und Bezirksverwaltungen am 09.06.2009 wurde die letztgenannte Vorgehensweise im Prinzip bestätigt. Eine abschließende verbindliche Auskunft zu dieser Thematik war während der Laufzeit des Forschungsvorhabens jedoch nicht erhältlich.

Dies ist bei Summen in dieser Größenordnung und mit entsprechenden Auswirkungen auf den Bezirkshaushalt sehr problematisch. Da die Verwarnungs- und Bußgelder im Jahr 2006 rund 44 % aller Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ausmachten (vgl. Tabelle 17, Seite 33), könnte ein kompletter Wegfall dieser Einnahmen dazu führen, dass Parkraumbewirtschaftung aus Sicht des Bezirkshaushaltes defizitär wäre.

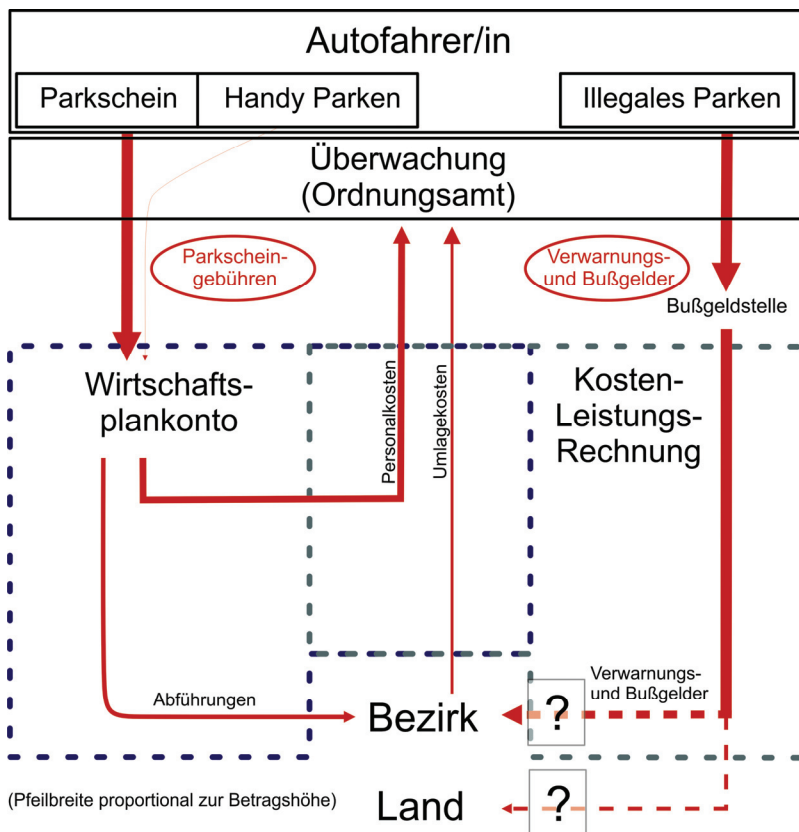
Die unklaren Auswirkungen auf den Bezirkshaushalt haben sich daher auch in der politischen Diskussion von möglichen räumlichen Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung in den vergangenen Jahren mehrfach als wesentliches Hemmnis bei der Anwendung eines verkehrsplanerisch sinnvollen Instrumentes erwiesen, weil von manchen Beteiligten ein negatives Saldo aus Sicht des Bezirkshaushaltes befürchtet wurde.<sup>46</sup>

### Zwischenfazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass weder Wirtschaftsplan noch Kosten-Leistungs-Rechnung (KLR) eine gesamtheitliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zulassen. Die Verwendung wesentlicher Mittel (Verwarnungs- und Bußgelder) ist intransparent. Abbildung 19 veranschaulicht den Verlauf der Geldflüsse und die jeweilige Berücksichtigung im Wirtschaftsplan und in der KLR.

<sup>46</sup> siehe Diskussionen um die Einführung von drei neuen Parkzonen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf 2006/2007, die Einführung der neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte 2008 und die geplante Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Prenzlauer Berg, Bezirk Pankow 2009.

Abbildung 19: Geldflüsse der Parkraumbewirtschaftung in Berlin und ihre Berücksichtigung in vorhandenen Bewertungsinstrumenten



### 3.5 Handlungsbedarf in Berlin

Die durchgeführten Analysen im Bezirk Mitte von Berlin ergeben folgenden Handlungsbedarf:

- Verbesserung der Datenlage: Die für ein Qualitätsmanagement erforderlichen Daten liegen nicht bzw. nicht in hinreichender Detailschärfe vor. Dies betrifft vor allem folgende Daten:
  - Verwarnungs- und Bußgelder sowie die Kosten der Überwachung werden nur aggregiert über alle parkraumbewirtschafteten Gebiete des Bezirks erfasst, eine Verortung der gefertigten Anzeigen ist mit der vorhandenen Technik nicht möglich
  - Die Anzahl der ausgegebenen Vignetten und Ausnahmegenehmigungen wird nicht EDV-erfasst
- Transparentere Mittelflüsse: In den zuständigen Verwaltungen gibt es unterschiedliche Auffassungen zur Verteilung der Verwarnungs- und Bußgelder, die zur vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03 gehören. Dies führt zu erheblichen Unsicherheiten und Widerständen in politischen Entscheidungsprozessen zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung.

- Optimierte Zuständigkeiten: Die unterschiedlichen Zuständigkeiten für Konzeption und Planung, straßenverkehrsrechtliche Anordnung, Anschaffung und Betrieb der Parkscheinautomaten, Überwachung usw. führen dazu, dass das Interesse an einer gesamtheitlichen Evaluation der Wirtschaftlichkeit nicht sehr stark ausgeprägt ist.
- Optimierte Überwachung: Die Analyse der Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung anhand des Bezirks Mitte von Berlin macht deutlich, dass die Überwachung des ruhenden Verkehrs *die* wesentliche Stellgröße für die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung ist; sie wirkt direkt auf alle wesentlichen Einnahme- und Ausgabefaktoren. Gleichzeitig gibt es in Berlin keine alltagstauglichen Werkzeuge für die Bestimmung von optimalen Überwachungsroutrinen und vom dafür notwendigen Personalbedarf.
- Entwicklung eines Bewertungsinstrumentes für die Wirtschaftlichkeit: Die vorhandenen Instrumente Wirtschaftsplan und Kosten-Leistungs-Rechnung beruhen teilweise auf fraglichen Datengrundlagen und lassen wesentliche Parameter außer acht. Derzeit existiert kein geeignetes Bewertungsinstrument für die Effektivität der Parkraumbewirtschaftung.

## 4. Erkenntnisse aus anderen Städten

Die Literaturrecherche zur Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung ergab kaum belastbare und umfassende Erkenntnisse. Eine Ursache dafür scheint in den unterschiedlichen Zuständigkeiten für die Teilaspekte der Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Verwaltung zu liegen. Konzeption und Planung, straßenverkehrsrechtliche Anordnung, Anschaffung und Betrieb der Parkscheinautomaten, Überwachung usw. liegen in der Verantwortung unterschiedlicher Ressorts und damit auch unterschiedlicher Haushaltstitel, so dass das Interesse an einer gesamtheitlichen Beurteilung nicht sehr stark ausgeprägt ist.

Um den Umgang mit dem Thema in anderen Städten zumindest ansatzweise zu beleuchten, wurden telefonische Experteninterviews mit Vertretern der Stadtverwaltungen Mannheim, Wiesbaden, Nürnberg und München geführt, allesamt Städte mit langjähriger Erfahrung in der Parkraumbewirtschaftung. Die wesentlichen Ergebnisse der Interviews werden im Folgenden dargestellt.

### 4.1 Bewirtschaftungsform

#### Mannheim

In Mannheim werden unterschiedliche Bewirtschaftungsformen praktiziert. In Bereichen mit überwiegender Gastronomienutzung werden abends die Anwohner mit ausschließlichem Bewohnerparken privilegiert, dieselben Stellplätze werden tagsüber nach dem Mischprinzip bewirtschaftet. Gegenläufig (tagsüber Bewohner-, nachts Mischparken) werden Gebiete mit hohem Anteil an Beschäftigten bewirtschaftet. Im Stadtzentrum soll die Durchmischung der Büroquartiere mit Bewohnern gefördert werden, dafür wurden vermehrt Bewohnerparkzonen eingerichtet, um die Wohnattraktivität für Pkw-Halter zu erhöhen. Zusätzlich wurden in der Innenstadt viele Parkhäuser und Tiefgaragen eingerichtet (vgl. Abbildung 20), um den Parkdruck im Straßenraum zu senken.

Abbildung 20: Parkhäuser in der Mannheimer Innenstadt

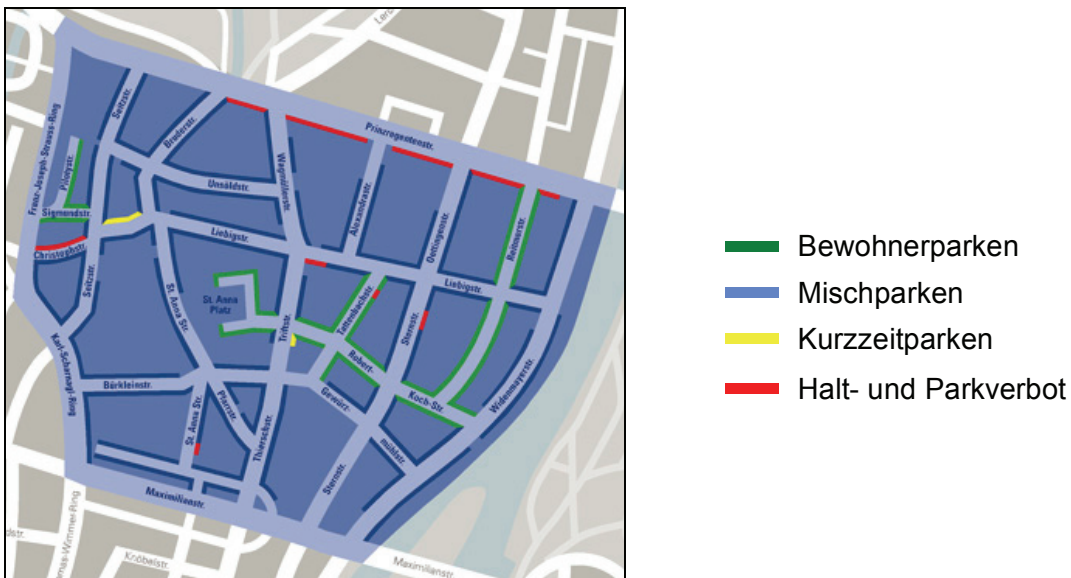


Quelle: Mannheimer Parkhausbetriebe, <http://www.parken-mannheim.de>

## München

Auch in München wird mit Bewohner- und Mischparkzonen gearbeitet, in Sonderfällen auch zeitliche Kombinationen aus beiden. Die Einteilung der einzelnen Straßenabschnitte erfolgt kleinräumig und ist dadurch gut an die typischen Nutzungsstrukturen angepasst. Bis 2011 soll das Gebiet innerhalb des „Mittleren Rings“ mit rund 100.000 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftet werden. Abbildung 21 zeigt ein bereits bewirtschaftetes Teilgebiet. Sie verdeutlicht, die straßenabschnittsfeine Regelungsschärfe.

Abbildung 21: Beispiel zu Bewirtschaftungsformen in München (Mittleres Lehel)

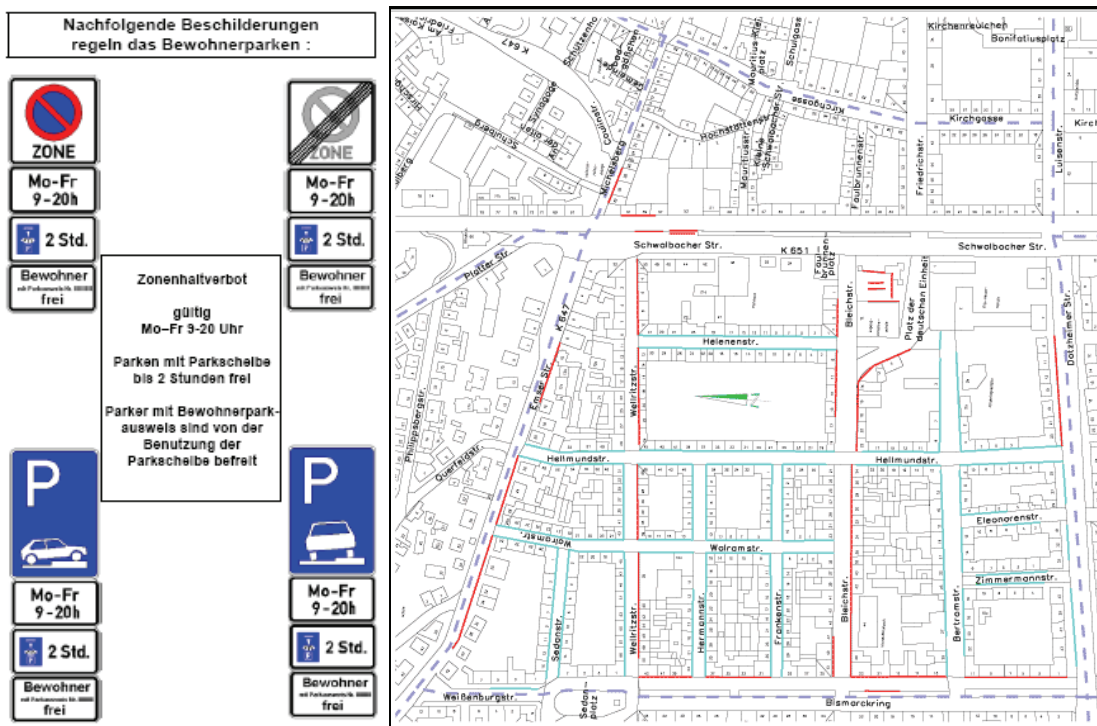


Quelle: Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, <http://www.muenchen.de>

### Wiesbaden

Die Regelung in Wiesbaden weicht von denen in Mannheim und München ab. Die Bewohnerparkzonen sind von 9-20 Uhr gültig und beschränken das Parken im gesamten Teilgebiet auf Bewohner mit Vignette ohne zeitliche Begrenzung und für Gebietsfremde auf maximal zwei Stunden mit Parkscheibe. Innerhalb dieser Bewohnerzonen sind teilgebietspezifisch Abschnitte gekennzeichnet, welche durch Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden. Diese Stellplätze sind sowohl für Bewohner als auch für Gebietsfremde kostenpflichtig, aber dafür nicht zeitbegrenzt. Abbildung 22 zeigt eine Zonenbeschilderung für eine Bewohnerparkzone und ein typisches bewirtschaftetes Teilgebiet in Wiesbaden.

Abbildung 22: Beispiel zu Bewirtschaftungsformen in Wiesbaden (Inneres Westend)



Rot: Parkscheinautomaten

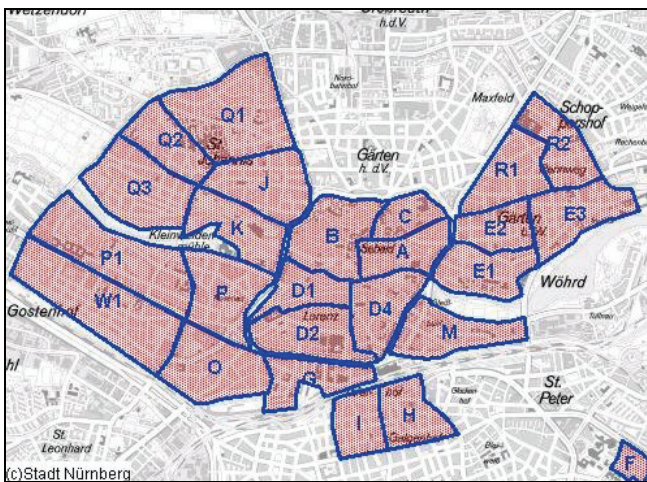
Blau: Bewohnerparken

Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden Tiefbauamt, <http://www.wiesbaden.de>

## Nürnberg

In Nürnberg werden das reine Bewohnerparken und die generellen Parkscheinpflcht praktiziert, es gibt jedoch kein Mischprinzip. Die Aufteilung zwischen diesen beiden Varianten erfolgt ortsspezifisch im jeweiligen Straßenabschnitt bzw. Teilgebiet.

Abbildung 23: Bewirtschaftungszonen in Nürnberg



Quelle: Stadtplan Nürnberg - <http://online-service.nuernberg.de>

## 4.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

### Mannheim

In Mannheim sind die Ordnungsamtsmitarbeiter sowohl für Aufgaben der öffentlichen Ordnung, wie zum Beispiel Radfahrer auf dem Gehweg, Hundekot, Lärm, etc. als auch für die Überprüfung des ruhenden Verkehrs, inklusive Kontrolle von Parkscheinen verantwortlich. Die Überwachung wird flächendeckend durchgeführt, jedoch wird sie verstärkt auf Bereiche konzentriert, in denen Bürgerbeschwerden auftreten oder bedarfsorientiert nach Ereignissen wie einem Wochenmarkt, Feste, Biergärten oder ähnlichem angepasst.

### München

Die dafür abgestellten Ordnungskräfte der Stadt München sind ausschließlich mit der Parkraumüberwachung beschäftigt. Die aktuell 30 bewirtschafteten Teilgebiete in München haben eine durchschnittliche Größe von rund 0,4 km<sup>2</sup>, dafür stehen ca. 180 Überwachungskräfte zur Verfügung. Im Vergleich gibt es in Berlin-Mitte 24 Teilgebiete mit einer durchschnittlichen Größe von rund 0,5 km<sup>2</sup>, für welche 112 Ordnungsamtsmitarbeiter zur Verfügung stehen. Dies entspricht bei annähernd gleicher Fläche einem Unterschied von 1/3 des Personals. Es ist anzunehmen, dass die Überwachungsintensität in München dadurch entsprechend höher liegt als in Berlin-Mitte.

Eine Änderung in der Überwachungsdurchführung in München vor einigen Jahren, von der allgemein flächendeckenden Überwachung, hin zu einer schwerpunktsetzenden hat nach Aussage der Verwaltung gute

Wirkungen gezeigt. Durch die zufällige Auswahl eines kleinen Teilabschnitts zur konzentrierten Überwachung ist es möglich, die als nicht ausreichend betrachtete Verwarnungsgebühr von fünf Euro zu verschärfen. Durch das wiederholte Abschreiten (z.B. stündlich) eines Bereichs werden Dauerparker besser identifiziert und durch höhere Verwarnungsgelder härter getroffen (vgl. Bußgeldkatalog, Seite 25).

### **Wiesbaden**

In Wiesbaden sind die Ordnungsamtsmitarbeiter mit verschiedenen Aufgaben gleichzeitig betreut. Hier wird der Schwerpunkt der Aufgabenteilung jedoch auf die Sicherung der öffentlichen Ordnung gesetzt. Die Überprüfung der Parkscheine ist lediglich ein Nebenprodukt des Streifendienstes. Die Überwachungsintensität wird nach Erfahrungswerten und Beschwerden bestimmt.

### **Nürnberg**

In Nürnberg sind Ordnungsamtsmitarbeiter im Einsatz, die sich ausschließlich um die Überwachung der bewirtschafteten Gebiete kümmern. Diese werden vorrangig flächendeckend überwacht, aber auch nach Erfahrungswerten und Bürgerbeschwerden gezielt und schwerpunktartig.

## **4.3 Erfassung der Einnahmen und Ausgaben**

### **Mannheim**

Die Kosten der Überwachung der bewirtschafteten Stellplätze in Mannheim werden ausschließlich mit den Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gegengerechnet. In dieser eingeschränkten Kostenbilanz ist der Überwachungsbereich seit mehreren Jahren defizitär. Die Gelder aus Parkscheinautomaten werden von der „Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH“ (MPB) verwaltet, welche auch die Parkhäuser und Tiefgaragen in der Mannheimer Innenstadt betreibt. Diese Einnahmen fließen über einen Geschäftsbericht mit allen Ein- und Ausgaben der MPB in den Haushalt ein.

### **München**

In München wird eine Kosten-Leistungs-Rechnung durchgeführt, die die erbrachten Überwachungsleistungen den Kosten und Erlösen gegenüberstellt. Dabei werden die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern mit den Personalkosten verrechnet. Die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten werden separat beim Tiefbauamt abgerechnet. Aktuell ist ein Qualitätssicherungsprojekt<sup>47</sup> im Aufbau, in dem ein Leitfaden zu einer standardisierten, kontinuierlich durchführbaren Qualitätssicherung entwickelt werden soll.

### **Wiesbaden**

In Wiesbaden werden die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern beim Ordnungsamt mit den dort anfallenden Personalkosten verrechnet. Hierbei wird keine Kostendeckung erzielt. Die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten werden beim Tiefbauamt abgerechnet. Diese beiden Bilanzen werden jeweils in Teilgebieten (2-4 Zonen) erfasst und in ihrer Entwicklung protokolliert.

---

<sup>47</sup> Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Pilotprojekt der TU München zur Qualitätssicherung im Parkraummanagement.



## **Nürnberg**

In Nürnberg gibt es keine separate Abrechnung der Einnahme- und Ausgabepunkte der Parkraumbewirtschaftung, sie fließen ohne produktbezogene Kennzeichnung in den Gesamthaushalt ein. Sowohl die Gelder aus den Parkscheinautomaten als auch die Verwarnungs- und Bußgelder werden beim Tiefbauamt abgerechnet.

### **4.3.1 Wirkungsanalysen**

#### **Mannheim**

Die Daten über verhängte Ordnungswidrigkeiten pro Schicht werden auf freiwilliger Basis von jedem Mitarbeiter am Schichtende selbständig erfasst. Diese Daten werden statistisch ausgewertet und fließen in Überarbeitungen der Überwachungsroutine ein. Außerdem werden alle fünf Jahre umfassende Verkehrszählungen im Stadt- und Einzugsgebiet durchgeführt, aus denen Rückschlüsse für Schwerpunktsetzungen in der Überwachung gezogen werden.

#### **München**

In München wird die Anzahl der aufgenommenen Ordnungswidrigkeiten ebenfalls am Schichtende von den Außendienstmitarbeitern freiwillig notiert. Diese Notizen werden jedoch aktuell nicht detailliert ausgewertet. Zur Zeit ist ein Projekt zur Qualitätssicherung in Arbeit, das in Zukunft Rückschlüsse aus diesen Daten zur Wirkungsanalyse zulassen soll. Zusätzlich wird in München alle zwei Jahre ein umfassender Bericht an den Stadtrat verfasst, welcher teilgebietsfein sowohl Wirtschaftlichkeitsaspekte, als auch Nachfrageentwicklungen enthält.

#### **Wiesbaden und Nürnberg**

Wie in den anderen beiden Städten auch, werden ebenso in Wiesbaden und Nürnberg die Daten über die Anzahl der täglichen Ordnungswidrigkeiten auf freiwilliger Basis festgehalten und ausgewertet. Wie diese Auswertung konkret ausfällt, konnte durch die Interviews nicht geklärt werden.

## **4.4 Schlussfolgerungen aus den Interviews**

Die betrachteten Städte wenden die vorhandenen Bewirtschaftungsmöglichkeiten unterschiedlich an und gehen auch in der Praxis der Parkraumüberwachung unterschiedliche Wege. Die kleineren Städte Mannheim und Wiesbaden bevorzugen die kombinierte Überwachungsvariante aus allgemeinem Ordnungsdienst und reiner Parkraumüberwachung. In München und Nürnberg ist verschiedenes Personal für diese Aufgabenbereiche zuständig.

Grundsätzlich werden in allen betrachteten Städten getrennte Abrechnungen der Einnahmen aus Parkgebühren und Verwarnungs- und Bußgeldern durchgeführt. Eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung aller Kosten und Erträge erfolgt nicht.

Die Wirkungsanalyse der Überwachung wird anhand von statistischen Auswertungen auf der Datenbasis der von jedem einzelnen Außendienstmitarbeiter festgestellten Ordnungswidrigkeiten durchgeführt. Die Datenweitergabe geschieht freiwillig, da eine Überprüfung der Mitarbeiterleistung arbeitsrechtlich nicht zulässig ist.

Von großem Interesse ist in diesem Zusammenhang das Vorhaben der Stadt München, eine regelmäßige Qualitätssicherung zu entwickeln und einzuführen.

## 5. Mögliche Ansätze für eine effizientere Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin wird kostendeckend betrieben, regelmäßig werden sogar Überschüsse erwirtschaftet. Es fällt aber auf, dass trotz eines Jahresumsatzes von rund 13 Mio € im Jahr 2006 keine geeigneten Methoden zur Effizienzkontrolle angewendet werden. Im Folgenden werden daher der in Berlin bestehende Handlungsbedarf dargestellt und mögliche Ansätze für eine Qualitätskontrolle und -steigerung entwickelt.

### 5.1 Überwachung des ruhenden Verkehrs

In Kapitel 3.5 wurde dargestellt, dass die Überwachung die wesentliche Stellgröße für den Erfolg und für die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung ist. Für die Überwachungsorganisation sind verschiedene Einflussfaktoren maßgeblich:

- Abgrenzung der Aufgabenbereiche: In vielen Kommunen übernehmen die Kontrollkräfte nicht nur die Überwachung des ruhenden Verkehrs, sondern auch allgemeine Aufgaben des Ordnungsdienstes. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass für die Überwachung des ruhenden Verkehrs wenig Zeit bleibt. Insofern ist die in Berlin praktizierte Aufgabenteilung grundsätzlich sinnvoll.

Allerdings muss bei der Bemessung der erforderlichen Personalstärke berücksichtigt werden, dass die Mitarbeiter des Ordnungsamtes im Außendienst von den Bürgern und Passanten als solche erkannt werden und damit einen Teil ihrer Arbeitszeit zwangsläufig auch mit anderen Dingen wie Beschwerden, Auskünften usw. beschäftigt sind. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde dieser Zeitaufwand durch Teilnahme an den Kontrollgängen abgeschätzt.

- Strategie der Überwachung: Die flächendeckende Überwachung hat das Ziel, alle bewirtschafteten Bereiche regelmäßig zu überwachen. Eine Alternative ist die schwerpunktorientierte Überwachung, bei der ausgewählte Teilgebiete intensiver überwacht werden.

Die flächendeckende Überwachung hat den Vorteil, dass alle ordnungswidrig parkenden Fahrzeugführer verwarnet werden können. Wegen der großen Überwachungsgebiete geschieht dies jedoch in der Regel nur einmal je Fahrzeug. Die Schwerpunküberwachung kontrolliert kleinere Gebiete mehrmals. Dadurch können die im Bußgeldkatalog festgelegten Verwarnungsgeldhöhen angewendet werden. Statt 5 € bei einmaliger Überprüfung kann das Verwarnungsgeld in diesen Fällen bis zu 25 € betragen und damit eine höhere Wirkung erzielen (vgl. Tabelle 14, Seite 25).

Personalstärke: Im Zusammenhang mit den beiden o.g. Aspekten hängt die Überwachungsintensität maßgeblich von der verfügbaren - oder bei Neuausweisungen erforderlichen - Personalstärke ab.

### 5.1.1 Bisherige Berechnung des Personalbedarfs

Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte errechnete sich in Berlin bisher in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus' nach einem festgelegten Schema, das ursprünglich von der Polizei entwickelt wurde und den Bezirken von der Senatsverwaltung zur Anwendung empfohlen wird.<sup>48</sup>

In der Praxis wird immer wieder festgestellt, dass die berechneten Kapazitäten bei weitem nicht ausreichen, um die angestrebte Überwachungsintensität tatsächlich abzudecken. Im Folgenden soll das Verfahren daher an die aktuelle Parkraumbewirtschaftungspraxis angepasst und überarbeitet werden.

Verwendet werden bisher folgende Eingangsgrößen (vgl. Abbildung 24 mit einer Beispielrechnung für den Potsdamer Platz und das Kulturforum in Berlin-Mitte):

#### Basisdaten:

- Überprüfungszeit je Stellplatz: 5 Sekunden
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen angibt: 10 %
- Anzahl der zu überwachenden Parkstände im betreffenden Gebiet (Variable): im hier dargestellten Beispiel sind es 956 Parkstände

#### Zeitaufwand und Streckenlänge:

- Die Kontrollstrecke (Variable) gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten wieder. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Im Beispiel beträgt die Kantenlänge 6.768 m und der reduzierte Wert 6.091 m
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h
- Aus den genannten Eingangsdaten errechnet sich die mittlere Dauer einer Überwachungstour

#### Berechnung der notwendigen Überwachungskapazität:

- Kontrollzeit (Variable), identisch mit der Bewirtschaftungszeit: in diesem Fall 78 Stunden
- Mittlerer Kontrollturnus (Variable): zweistündlich
- Effektive Arbeitszeit, ausgedrückt in Jahresarbeitsminuten je Überwachungskraft: 63.345.

Daraus ergibt sich im dargestellten Beispiel ein gerundeter Bedarf von 7 Überwachungskräften.

<sup>48</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Plan): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Dezember 2004.

Abbildung 24: Bisheriges Berechnungsschema zum Personalbedarf der Parkraumüberwachung (Beispiel für den Bereich Potsdamer Platz / Kulturforum, Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa 9-22 Uhr)

			Variable Eingangsgröße	
<b>A. Basisdaten</b>				
Überprüfungszeit je Kfz in Sekunden	Anzeigenfertigungszeit in Minuten	Nichtbeachtungsquote	Anzahl der Parkstände	
5	2	10 %	956	
<b>B. Zeitaufwand - Streckenlänge</b>				
Kontrollstrecke in Metern (10 % reduziert)	Überprüfungsstrecke je Stunde [m]	Dauer einer Tour in Minuten (reduzierte Kontrollstrecke / Strecke je Stunde)		
6.091	3.600	102		
<b>C. Berechnung für 2 Stundenturnus</b>				
Kontrollzeit je Woche in Stunden	Stundenturnus	=	Touren je Woche	: Tage je Woche = Touren täglich
78	2	=	39,00	: <span style="background-color: #ffffcc;">6</span> = 6,5
<b>Zeitaufwand in Minuten je Tour</b>				
<u>Prüfzeit:</u>		<u>Anzeigenfertigung</u>		
5 Sek. x 956 Kfz =	80 Minuten	2 Minuten x	96 Kfz =	192 Minuten
Dauer 1 Tour	+ 102 Minuten			
	182 Minuten			
<b>D. Berechnung der benötigten Überwachungskräfte</b>				
6,5 Touren x	182 Minuten	=	1.183 Min./Tag	
	Anzeigenfertigung	+	192 Min./Tag	
			1.375 Min./Tag	
		x	6 Tage	= 8.250 Min./Woche
8.250 Min./Woche x	51 Wochen	=	420.750 Min./Jahr	
			420.750 Min./Jahr	: <span style="background-color: #ffffcc;">63.345 JAM</span> = 6,64 Überwachungskräfte
<b>Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte: 7</b>				

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung.<sup>49</sup>

### 5.1.2 Vorschlag zur Überarbeitung des Personalbedarfsschemas

Im Laufe dieses Projektes, bei Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und bei einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst wurde festgestellt, dass das bisher verwendete Personalbedarfsschema nicht hinreichend der Überwachungsrealität entspricht. Demnach wäre eine Anpassung der folgenden Kenngrößen sinnvoll, um die Aussagekraft des Berechnungsschemas zu stärken:

- mittlere Nichtbeachtungsquote
- zusätzliche Aufgaben
- effektive Jahresarbeitszeit
- Überwachungsturnus und Schichtplanung

<sup>49</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin / R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Plan): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Dezember 2004.

### Mittlere Nichtbeachtungsquote

Die mittlere Nichtbeachtungsquote (Schwarzparker) wird im bisherigen Schema mit 10 % angenommen. Tatsächlich scheint dieser Anteil aber höher zu liegen:

- In den Parkzonen 1, 2 und 15 mit insgesamt rund 6.500 bewirtschafteten Stellplätzen wurde eine mittlere Nichtbeachtungsquote von 12 % bis 14 % festgestellt.<sup>50</sup>
- In einer Nachuntersuchung von drei neu eingerichteten Parkzonen in Berlin-Mitte mit insgesamt rund 7.000 bewirtschafteten Parkständen wurde im Jahr 2008 eine mittlere Schwarzparkerquote von 22 % erhoben.<sup>51</sup> Allerdings wurden diese Gebiete zum damaligen Zeitpunkt kaum überwacht.

Es wäre daher sinnvoll, diese Eingangsgröße variabel den jeweiligen Gebietsverhältnissen anzupassen.

Das Berechnungsschema geht außerdem davon aus, dass für 10 % aller parkenden Fahrzeuge *einmal* am Tag eine Anzeige geschrieben wird. Es ist unklar, warum bisher davon ausgegangen wird, dass nur bei einem Durchgang pro Tag eine Anzeige geschrieben wird. Der tatsächliche Aufwand für das Schreiben einer Anzeige - und damit die Anzahl der benötigten Überwachungskräfte - dürfte höher liegen, da bei *jedem* Kontrolldurchgang eine mittlere Nichtbeachtungsquote von 10 % zu erwarten ist.

### Zusätzliche Aufgaben

Während der Kontrollgänge ist die mittlere Gehgeschwindigkeit (zurückgelegte Überprüfungsstrecke je Stunde) in der Praxis niedriger als die veranschlagten 3.600 Meter pro Stunde. Dies liegt vor allem an bisher nicht berücksichtigten Einflüssen:

- Die Überprüfung der Parkscheinautomaten und die Meldung von Automatendefekten wird bislang nicht berücksichtigt. Erfahrungsgemäß sind durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 min Zeitaufwand veranschlagt.
- Die Überprüfung der Umweltplakette und das Ausstellen von Strafzetteln bei Nicht-beachtung ist mit der Einführung der Umweltzone als neue Aufgabe hinzu gekommen. Hier wird eine Nichtbeachtungsquote von 0,5 % aller parkenden Fahrzeuge angenommen.
- Die Überprüfung des Handy-Parkens erfordert einen größeren Zeitaufwand als die Kontrolle des Parkscheins: Pro Kontrollvorgang ist etwa 1 min pro Fahrzeug zusätzlich einzuplanen, die Quote der Handy-Parker liegt bei rund 2 %.
- Gerade in zentralen Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich viele ortsunkundige Passanten mit Fragen an die uniformierten Ordnungsamtsmitarbeiter. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.

<sup>50</sup> Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nach-heruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006.

<sup>51</sup> Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38, September 2008.

**Effektive Jahresarbeitszeit**

Im bisherigen Berechnungsschema wird die mittlere effektive Überwachungszeit einer Überwachungskraft mit 63.345 Minuten angegeben. In dieser Summe werden „tägliche Rüst- und Wegezeiten von 60 Minuten zu Schichtbeginn, je 15 Minuten zur Pause und von der Pause zurück sowie 45 Minuten zum Schichtende ange-  
setzt.“<sup>52</sup>

Dies bedeutet, dass eine Überwachungskraft bei einer Arbeitszeit von 7 Stunden 54 Minuten abzüglich 135 Minuten Rüst- und Wegezeit tatsächlich 5 Stunden 39 Minuten pro Tag für die eigentliche Überwachungstätigkeit zur Verfügung steht. Bei durchschnittlich rund 220 Arbeitstagen im Jahr (mit Berücksichtigung von 10 Feiertagen und 30 Urlaubstagen) ergäbe dies insgesamt rund 74.600 Jahresarbeitsminuten.<sup>53</sup> Gut 11.000 Minuten - dies entspricht etwa 23 Arbeitstagen - wurden offenbar für Fehlzeiten wegen Krankheit o.ä. abgezogen.

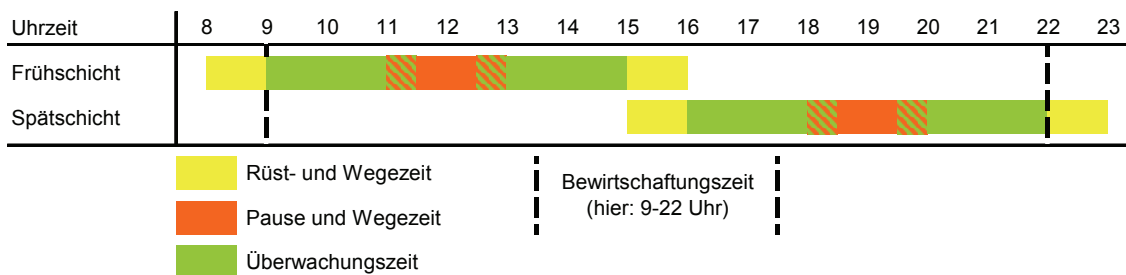
Die angenommenen Rüst- und Wegezeiten hängen stark von der Überwachungsorganisation und vom jeweiligen Standort ab. In Berlin-Mitte entsprechen sie nicht der Realität. Im neuen Schema werden diese Größen daher als Variablen behandelt, damit sie den jeweiligen Verhältnissen angepasst werden können.

**Überwachungsturnus und Schichtplanung**

Der veranschlagte Überwachungsturnus von 2 Stunden wird in der Praxis nur in seltenen Fällen umgesetzt. Die verfügbare Personalkapazität erlaubt meist nur Kontrollen in größeren Abständen. Die Anzahl der täglichen Überwachungstouren errechnet sich im alten Schema allein aus der notwendigen Kontrollzeit, dem Überwachungsturnus und den Bewirtschaftungszeiten. Praktische Rahmenbedingungen wie Schichteinteilung, Schichtüberschneidungszeiten und Pausenzeiten werden nicht direkt berücksichtigt.

Die im Schema getroffene Festlegung zur Anzahl der täglichen Touren basiert auf der Einteilung in eine Früh- und eine Spätschicht. Diese decken die im Beispiel zugrunde gelegte Bewirtschaftungszeit von 13 Stunden jeweils zur Hälfte ab. Dabei werden berücksichtigt: Rüst- und Wegezeiten zu Beginn und zum Ende der Schicht, An- und Abfahrtswege zum Pausenraum sowie eine 30-minütige Pause. In Berlin-Mitte ist dabei zu berücksichtigen, dass alle Außendienstmitarbeiter ihre Pause im Rathaus Mitte verbringen, das am Rande der bewirtschafteten Gebiete liegt. Somit wird ein wesentlicher Teil der Arbeitszeit wenig effektiv genutzt.

Abbildung 25: Heutige Schichteinteilung (Beispieldarstellung, die Zeiten können variieren)



<sup>52</sup> Abschlussbericht der AG „Parkraumbewirtschaftung/- überwachung“, Bezirksamt Mitte von Berlin, 2006, S.14-15.

<sup>53</sup> Im alten Berechnungsschema wurden nur 51 Wochen pro Jahr angesetzt, um die Feiertage zu berücksichtigen. Im hier neu zu entwickelnden Schema werden die Feiertage wie die Urlaubstage und sonstige Fehlzeiten als variable Eingangsgrößen berücksichtigt.

Abbildung 25 verdeutlicht, dass die Frühschicht je nach Entfernung des Überwachungsgebietes vom Rathaus Mitte in diesem Beispiel etwa von 9 bis 11 / 11.30 Uhr und von 12.30 / 13 bis 15 Uhr, die Spätschicht von 16 bis 18 / 18.30 Uhr und von 19.30 / 20 bis 22 Uhr mit der reinen Überwachung des ruhenden Verkehrs beschäftigt ist. Dies ergibt insgesamt eine Überwachungszeit von 8 bis 10 Stunden am Tag. Das alte Berechnungsschema sieht bei einer Gesamtbewirtschaftungszeit von 13 Stunden pro Tag 6,5 Touren á zwei Stunden vor. Die Praxis zeigt, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur 4 bis 5 Touren pro Tag realisierbar sind.

Die Anzahl der berechneten täglichen Touren kann also nur absolviert werden, wenn die Schichtenteilung entsprechend an die Bewirtschaftungs-, Pausen- und Wegezeiten angepasst wird. Als Hilfestellung kann im neuen Schema die Anzahl der pro Durchgang benötigten Überwachungskräfte in Abhängigkeit von der zusammenhängend effektiv möglichen Überwachungszeit (hier im Beispiel: 2,5 Std) ausgegeben werden.

### **Ergebnisse**

In Abbildung 26 ist ein neu entwickeltes Schema zur Berechnung der notwendigen Überwachungskapazitäten dargestellt, das die genannten Änderungen enthält. Die farbig markierten Kenngrößen sind variable Eingangsdaten, die einzelfallabhängig geändert werden können. Die gegenüber dem alten Schema neuen Einflüsse sind grün gekennzeichnet; die bereits im alten Schema enthaltenen Variablen sind gelb eingefärbt.

Für die im Berliner Leitfaden Parkraumbewirtschaftung vorgesehene flächendeckende Überwachung in einem 2-Stunden-Turnus ist für das dargestellte Beispiel Potsdamer Platz / Kulturforum rund doppelt so viel Personal erforderlich wie nach dem bisherigen Schema berechnet wurde (vgl. Abbildung 26 und Abbildung 24, Seite 52).

Die Abweichung des errechneten Personalbedarfs ergibt sich zu rund 75 % aus der nun in jedem Durchgang berücksichtigten Fertigungsdauer für Anzeigen. Die übrige Abweichung ergibt sich aus den berücksichtigten zusätzlichen Aufgaben und aus der differenzierteren Berechnung der effektiven Jahresarbeitszeit.

Abbildung 26: Vorschlag zu einem neuen Berechnungsschema für den Personalbedarf der Parkraumüberwachung (Beispiel Potsdamer Platz / Kulturforum, Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa 9-22 Uhr)

Variable des alten Schemas		Geänderte oder neue Variable	
<b>Gebiets-Kenngrößen</b>	Parkstände: 956 Stück Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %): 6.091 Meter Jährliche Bewirtschaftungszeit: 303 Tage	Kontrollstrecke: 6.768 Meter Werkzeuge: 251 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	Sonn- und Feiertage: 62 von bis = 0 Std
<b>Überwachungsturnus</b>	Überwachungsturnus: 2 stündlich	Samstag: 52 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	
<b>Überwachungs-Kenngrößen</b>	Reine Gehzeit: 102 Minuten/Tour Überprüfungszeit der Parkscheine: 271 Minuten/Tour Überprüfungszeit Handy-Parken: 19 Minuten/Tour Überprüfungszeit Umweltzone: 10 Minuten/Tour Überprüfungszeit der PSA: 9 Minuten/Tour Zeit für Service und Auskünfte: 14 Minuten/Tour Summe: 424 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit: 3.600 m/Std Prüfzeit je Fahrzeug: 5 sek Prüfzeit je Fahrzeug: 1 min Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten Abstand zwischen PSA: 100 m Anfragen pro Stunde: 1 Stück	Wegstrecke: 6.091 m Schwarzparker: 10 % Quote: 2 % Quote: 0,5 % Defektquote: 10 % Servicedauer: 2 min
<b>Personal-Kenngrößen</b>	Überwachungsgänge pro Jahr: 1.970 Touren Jahresüberwachungsminuten (JÜM): 834.826 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	werktags: 6,5 Touren samstags: 6,5 Touren sonntags: 0,0 Touren	
<b>Ergebnisse</b>	Arbeitszeit pro Jahr: 104.754 Minuten/Person Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr: 60.394 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr: 251 Tage Krankheitsstand: 10 %	Tägliche Arbeitszeit: 474 min Urlaubstage pro Jahr: 30 Tage Rüst- und Wegezeiten: 135 min
<b>Benötigte Überwachungskräfte: 14 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit</b>			
<b>Arbeitshilfe für die Einsatzplanung</b>			
Das Gebiet kann mit der rechts angegebenen Überwachungszeit von einer Doppelschicht kontrolliert werden		1 Überwachungsgebiet ist sinnvoll Zusammenhängende Überwachungszeit: 2,5 Std (abh. von Schichtplanung usw.)	





### 5.1.3 Hinweise zur Weiterentwicklung der Überwachungsstrategien

Die Praxiserfahrungen und ihre Abbildung im neuen Bedarfschema zur Berechnung der notwendigen Überwachungskapazitäten in Kapitel 5.1.2 zeigen, dass die bislang angestrebte flächendeckende Überwachung des ruhenden Verkehrs in einem 2-Stunden-Turnus eine wesentlich höhere Personalstärke erfordern würde als derzeit gegeben und zukünftig zu erwarten ist.

Erforderlich ist daher eine Weiterentwicklung der bisherigen Überwachungsstrategie, die auf verschiedenen Ebenen möglich erscheint:

- Identifizierung der wesentlichen Stellschrauben für die Effizienz des Personaleinsatzes
- Bessere Datenvorhaltung zur Optimierung der Überwachung
- Praxiserprobung und Weiterentwicklung der genannten Ansätze in Modellprojekten.

#### Effizienz des Personaleinsatzes

Die momentane Überwachungspraxis scheint verschiedene Ansätze für eine effizientere Einsatzplanung zu bieten. Die in der Praxis diskutierten und im Laufe des Forschungsvorhabens neu entwickelten Ansätze werden im Folgenden dargestellt.

#### Organisation der Überwachung

Der Dienstort der Überwachungskräfte ist das Rathaus Mitte in der Karl-Marx-Allee 31. Dort treffen sich alle Mitarbeiter zu Schichtbeginn, nehmen ihre Ausrüstung in Empfang, halten ggf. eine kurze Dienstbesprechung ab und begeben sich nach dieser rund 30-minütigen Rüstzeit zu den jeweiligen Überwachungsgebieten. Die Pause wird von vielen Mitarbeitern ebenfalls im Rathaus verbracht. Zu Schichtende treffen alle Mitarbeiter wieder im Rathaus ein und geben ihre mobilen Datenerfassungsgeräte ab.

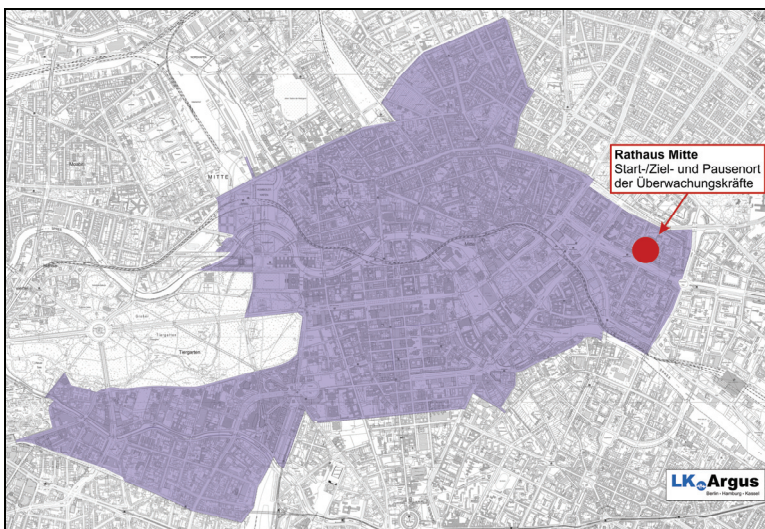
Durch die aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung dezentrale Lage des Rathauses entstehen so sehr große Anteile an ineffektiver Arbeitszeit (Wegezeit), die je nach Lage des überwachten Gebietes bis zu einem Drittel der gesamten Arbeitszeit betragen kann.<sup>54</sup> Es wäre daher sinnvoll, statt des zentralen Rathauses mehrere dezentrale Standorte einzurichten. Da die Mitarbeiter einen starken Wunsch nach gemeinsamen Rüst- und Pausenzeiten äußern, könnte die Dezentralisierung auf zwei bis drei Standorte beschränkt werden.<sup>55</sup>

Wenn es durch diese Maßnahmen gelingt, die mittlere Wegezeit um rund 30 Minuten zu senken, sinkt der Personalbedarf bei gleicher Überwachungsleistung um 10 % bis 15 %. Bei konstanter Personalstärke könnte entsprechend intensiver überwacht werden.

<sup>54</sup> Laut Online-Fahrplanauskunft der BVG beträgt beispielsweise die einfache Fahrtzeit vom Rathaus zur Rauchstraße in der Parkzone 20 rund 40 Minuten inkl. Umsteigen. Mit Hinweg, Pausenwegen und Rückweg ergeben sich so ungünstigenfalls 160 Minuten Wegezeit pro Arbeitstag.

<sup>55</sup> Relativiert wird dieser Wunsch allerdings durch den ebenfalls geäußerten Wunsch nach Gleitzeitregelungen, die die gemeinsamen Rüst- und Pausenzeiten ebenfalls reduzieren würden. Gegebenenfalls ist bei mehreren Standorten die Schaffung zusätzlicher Koordinatorenstellen erforderlich; dieser Mehraufwand ist bei der Gesamtbilanz zu berücksichtigen.

Abbildung 27: Start-/Ziel-/Pausenstandort der Überwachungskräfte und bewirtschaftete Gebiete im Bezirk Mitte von Berlin



Quelle: eigene Darstellung.

Die Kontrollgänge vor Ort werden in Berlin-Mitte in der Regel in Zweierstreife ohne Routenvorgabe durchgeführt. Dabei wird darauf geachtet, dass es keine dauerhafte Teambildung und keine festen Bereiche gibt. Grundsätzlich erscheint diese Vorgehensweise sinnvoll. Die Ordnungskräfte werden häufig in Kontroversen verstrickt; vor diesem Hintergrund verstärkt das Auftreten zu zweit die Präsenz und erhöht das eigene Sicherheitsempfinden. Die Überwachungseffizienz kann gewahrt bleiben, indem beispielsweise beide Straßenseiten gleichzeitig kontrolliert werden, in Sicht- und Rufweite zum Kollegen. Nach Aussagen des Ordnungsamtes ist der Überwachungserfolg (hier: Anzeigenzahl je Schicht und Mitarbeiter) nach dem Übergang zur Zweierstreife deutlich gestiegen.

Möglichkeiten zur Verbesserung der Effizienz liegen auch in den Rahmenbedingungen zur Überprüfung der Fahrzeuge und der Erfassung von Ordnungswidrigkeiten. Die Fahrzeugüberprüfung wird erschwert, weil es für die Anbringung der von der Parkscheinpflicht befreienden Vignetten keine Vorgaben gibt. So müssen die Ordnungskräfte das Fahrzeug vor der Anzeigenfertigung umrunden, um sicher zu gehen, dass keine Vignette am Fahrzeug angebracht wurde. Die Erfassung der Ordnungswidrigkeiten erfolgt mit den so genannten mobilen Datenerfassungsgeräten (MDE). Die MDE weisen sehr viele Ordnungswidrigkeiten aus, von denen die meisten in der Überwachung des ruhenden Verkehrs nicht vorkommen. Hier wäre bei der Weiterentwicklung der Technik oder der Software ein effektiver Filter hilfreich, um die Bedienung zu vereinfachen.

Die Überprüfung mit Hilfe des in Abbildung 26 dargestellten Berechnungsschemas zeigt, dass durch eine effektivere Anzeigenfertigung eine deutliche Reduzierung des notwendigen Personals möglich wäre. Anders ausgedrückt: Durch den Einsatz einer effektiveren Technik mit einem Zeitaufwand von 1 min je Anzeige statt 2 min könnte die Überwachungsleistung mit dem vorhandenen Personal um rund 30 % gesteigert werden.

### Überwachungsschwerpunkte

In Berlin lag den Personalbedarfsrechnungen bei der Einrichtung neuer Parkzonen bisher die Annahme zugrunde, dass die bewirtschafteten Gebiete flächendeckend in einem 2-Stunden-Turnus überwacht werden sollen. Die Weiterentwicklung der Bedarfsrechnung in Kapitel 5.1.2 hat gezeigt, dass eine solche Überwa-

chungsstrategie mit den bisher üblichen Personalstärken nicht zu realisieren ist. Es gibt nun mehrere Möglichkeiten, darauf zu reagieren:

- Erhöhung des Personalbestands, um die angestrebte Überwachungsichte zu erreichen. Für Berlin-Mitte würde dies bedeuten, dass die Anzahl der Überwachungskräfte etwa verdoppelt werden müsste. Dies erscheint angesichts der Haushaltslage wenig realistisch.
- Beibehaltung des Personalbestands und der praktizierten Überwachungsstrategie, die eine flächendeckende Kontrolle mit geringeren Überwachungsintervallen verfolgt und auch in Kauf nimmt, dass manche Gebiete in einzelnen Schichten gar nicht kontrolliert werden. Dieses Prinzip hat sich im Großen und Ganzen bewährt, hat jedoch den Nachteil, dass die Möglichkeiten des Bußgeldkataloges wegen der geringen Kontrollhäufigkeit selten ausgeschöpft werden. Fahrzeuge ohne Parkschein müssen demnach mehrmals kontrolliert werden, um höhere Verwarnungsgelder zu verhängen (vgl. Tabelle 14, Seite 25). Dies ist problematisch, weil die abschreckende Wirkung eines 5-€-Verwarnungsgeldes bei Parkscheingebühren von 2 € bis 3 € je Stunde begrenzt ist.
- Entwicklung einer schwerpunktorientierten Überwachung mit dem Ziel, durch höhere Kontrollintensitäten höhere Verwarnungsgelder zu verhängen und so die Abschreckungswirkung zu erhöhen. Eine Kombination der schwerpunktorientierten Überwachung mit der flächendeckenden ist möglich.

Bei der Auswahl der Schwerpunktgebiete kann auf die Erfahrungen der Ordnungsamtsmitarbeiter und auf Daten der Parkscheinautomaten zurück gegriffen werden.<sup>56</sup> Grob geschätzt wäre es so mit dem vorhandenen Personal möglich, rund 10 % der bewirtschafteten Flächen mit einem halb- bis maximal einstündigen Überwachungssturnus zu kontrollieren und die übrigen Gebiete zumindest einmal am Tag zu überwachen. Letzteres würde genügen, um schwarz parkende Berufspendler abzuschrecken.

Auch in anderen Bereichen wird daher auf Schwerpunktkontrollen gesetzt: Nach einer statistischen Auswertung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen ist für öffentliche Verkehrsmittel eine Kontrollstichprobe von 2 % aller Fahrgäste der effizienteste Punkt zwischen Abschreckung, Überwachung und Personalbedarf.<sup>57</sup>

### Anreize

Bei den Besprechungen und gemeinsamen Kontrollgängen mit den Mitarbeitern des Ordnungsamtes wurde deutlich, dass insgesamt eine hohe Motivation des Überwachungspersonals vorhanden ist. Gleichzeitig ist die Überwachungstätigkeit aber mit hohen physischen und psychischen Belastungen verbunden, die unter anderem zu einem hohen Krankenstand führen.

Es erscheint daher sinnvoll, die Motivation der Mitarbeiter auf verschiedenen Wegen zu stärken. Neben den vertraglichen Regelungen zu Vergütung, Arbeitszeit usw. kommen hier auch weiche Faktoren in Frage.

Positiv wird von den Überwachungskräften beispielsweise der etwa monatlich tagende Runde Tisch mit Koordinatoren, Sachgebietsleitern, Vertretern des Überwachungsdienstes, Arbeitnehmervertretung und Frauenbeauftragter aufgenommen, die extern vom bezirklichen Konfliktbeauftragten moderiert wird. Dieses Gremium beschäftigt sich mit Verbesserungsvorschlägen der alltäglichen Arbeit der Überwachungskräfte und ist eine

<sup>56</sup> vgl. Bezirksamt Mitte von Berlin / Q-Park GmbH & Co KG / VMZ Betreibergesellschaft mbH: Untersuchungen zur Datenauswertung von Parkscheinautomaten, unveröffentlicht.

<sup>57</sup> Auskunft von Herrn Blocksdorf, Kontrolldienstleiter der Berliner Verkehrsbetriebe BVG.

sehr gute Möglichkeit, auf kurzem und direktem Wege Probleme anzusprechen und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und -abläufe zu erreichen. Zur Motivationssteigerung werden gelegentlich auch Weiterbildungskurse angeboten, beispielsweise Englisch, Gesundheit oder Selbstverteidigung. Sinnvoll erscheint auch eine stärkere Präsenz von Konfliktlotsen, die zu einer Besserung des Betriebsklimas beitragen. Diese weichen Faktoren sollten daher nicht nur Kosten-, sondern auch unter Nutzenaspekten gesehen und ausgebaut werden.

Darüber hinaus wäre auch ein Bonussystem für die Überwachungskräfte denkbar, mit dem der Überwachungserfolg dargestellt und honoriert werden kann. Hier wäre zunächst ein Bewertungssystem mit geeigneten Kriterien zu entwickeln. Eine Orientierung an der reinen Anzahl von Verwarnungsgeldern wäre vermutlich nicht zielführend; sinnvoller wäre eine Orientierung an der verkehrslenkenden Wirkung der Parkraumbewirtschaftung (z.B. sinkende Schwarzparkerquote).

### **Datenvorhaltung**

Im Zusammenhang mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs in Berlin-Mitte ist es problematisch, dass keine Verortung der Überwachungsergebnisse möglich ist. Dies hat arbeitsrechtliche und technische Gründe:

- Mitarbeiterbezogene Daten dürfen nicht für Auswertungen im Sinne von Leistungskontrollen verwendet werden.
- Die Überwachungskräfte fertigen die Anzeigen im mobilen Datenerfassungsgerät (MDE) und platzieren das Gerät bei Schichtende im Rathaus in einem Ladeschuh, über den die Akkus geladen werden, Software automatisch aktualisiert wird und ein automatischer Datentransfer über Datenleitung zur zentralen Bußgeldstelle initiiert wird. Die an die Bußgeldstelle übermittelten Daten sind für den Überwachungsdienst anschließend nicht mehr verfügbar.

Auch die Statistiken der Verwarnungs- und Bußgelder werden nur aggregiert über alle Parkzonen des Bezirks ausgegeben. Das Bezirksamt Mitte hat zwar inzwischen von der Bußgeldstelle eine nach Parkzonen differenzierte Auflistung der Bußgelder beantragt. Für eine Optimierung der Überwachung wäre aber eine feinere Differenzierung notwendig.

Es gibt daher keine strukturierte, objektive Datenbasis, die für die Anpassung von Überwachungsstrategien verwendet werden könnte. Alle Kenntnisse zu den Schwerpunkten der Parkverstöße basieren auf dem Expertenwissen und den Einschätzungen der Außendienst-Mitarbeiter. Offizielle Zusammenstellungen und Auswertungen dieses Wissens sind nicht vorhanden.

Für die Anpassung der Überwachungsstrategie wäre es notwendig, die Statistiken zu Verwarnungs- und Bußgeldern im ruhenden Verkehr kleinräumig differenziert vorzuhalten. Dabei greift die weit verbreitete Ansicht zu kurz, dass die Anzahl der ausgestellten Anzeigen ein Qualitätsmerkmal der Überwachung seien. Die ausgestellten Anzeigen sind zwar eine notwendige, aber noch keine hinreichende Datenbasis.<sup>58</sup> Für die Bewertung der Überwachungsqualität und damit der Erreichung der verkehrlichen Ziele ist vielmehr die Anzeigenquote (bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge) im zeitlichen Verlauf interessant. Nur so kann der Erfolg der Überwachung und ggf. unterschiedlicher Überwachungsstrategien verglichen und bewertet werden.

Zu diesem Zweck wäre eine entsprechende Ausstattung der MDE hilfreich. Die Erfassungsmöglichkeiten könnten um eine „Zähltaste“ für korrekt parkende Fahrzeuge erweitert werden. Die Auslesung der Daten am Schichtende sollte dem Bezirk zur Verfügung stehen, so dass straßenabschnittsscharfe Zeitreihen für Anzei-

<sup>58</sup> Bei einer imaginären optimalen Überwachung gäbe es keine Falschparker und keine Verwarnungsgelder. In einer solchen Bilanz würde sie daher schlecht abschneiden.

genzahl und -quote erstellt werden können. Arbeitsrechtliche Bedenken können vermieden werden, indem die Daten zwar kleinräumig differenziert, aber in größeren Zeiträumen (z.B. eine Woche) zusammengefasst werden und somit keine Rückschlüsse auf einzelne Mitarbeiter erlauben. Ein sehr großer Vorteil dieser Vorgehensweise wäre, dass - quasi als Nebeneffekt - permanente Erhebungen zur Anzahl der parkenden Fahrzeuge durchgeführt würden, die ansonsten extern beauftragt werden müssten.

### **Praxiserprobung und Weiterentwicklung**

Die in Berlin bislang angestrebte Überwachung des ruhenden Verkehrs in einem regelmäßigen und flächendeckenden 2-Stunden-Turnus ist mit den gegebenen und nach altem Schema berechneten Personalstärken nicht leistbar.

Die Untersuchung der Überwachungspraxis ergab jedoch, dass auch mit den gegebenen Mitteln eine wirksame Überwachung möglich ist. Gleichzeitig wurde deutlich, dass es zahlreiche Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung gibt.

Die genannten Handlungsempfehlungen wurden in engem Kontakt zur Alltagspraxis entwickelt. Es wird empfohlen, die neu entwickelte Personalbedarfsrechnung und die Vorschläge zur effektiveren Überwachung und zur Datenvorhaltung in ausgewählten Modellgebieten zu evaluieren und weiter zu entwickeln.

## **5.2 Prozessbegleitendes Qualitätsmanagement**

In Berlin wird keine strukturierte Evaluation der Parkraumbewirtschaftung durchgeführt. Lediglich der Bezirk Mitte hat Effekte der Bewirtschaftung systematisch untersuchen lassen.<sup>59</sup> Erschwert wird eine umfassende Wirkungsanalyse durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten für Strategie, Konzeption, Einrichtung, Betrieb und Überwachung. Komplex ist eine Evaluation auch, weil es neben den hier behandelten Wirtschaftlichkeitsfragen der Bewirtschaftung auch um dessen eigentliches Ziel, die verkehrslenkenden Effekte geht.

Da allein in Berlin-Mitte im Jahr 2006 ein jährlicher „Umsatz“ von rund 13 Mio € mit Parkscheingebühren und Verwarnungsgeldern in Parkzonen verbunden war, sollte ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement entwickelt werden, mit dessen Hilfe Fehlentwicklungen erkannt und Optimierungen ermöglicht werden. Ansatzpunkte liegen auf Ebene des Landes und der Bezirke.

### **Land**

Die Senatsverwaltung für Finanzen kann die Planungssicherheit der Bezirke durch zwei Maßnahmen erhöhen:

- Sie sollte den Bezirken eine verbindliche Klärung und eine transparente Darstellung der Verwendung der Verwarnungs- und Bußgelder (vorgaberelevante Einnahmekategorie E03) zur Verfügung stellen.
- Parkraumbewirtschaftung in Berlin ist insgesamt kostendeckend und wird dies voraussichtlich auch sein, wenn alle potenziellen Erweiterungsgebiete in die Bewirtschaftung einbezogen werden. Es ist jedoch möglich, dass einzelne Teilgebiete defizitär betrieben werden. Da die verkehrslenkende Wirkung auch dort an-

<sup>59</sup> Bezirk Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006).

Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38, September 2008.

zustreben ist, sollte ein Finanzausgleich entwickelt werden, der auch über Bezirksgrenzen hinweg sicherstellt, dass eventuelle Defizite durch Überschüsse an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kann den Bezirken Hilfestellung bei ihren Bemühungen zur Effizienzsteigerung geben:

- Die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsinstrumentes zur laufenden Evaluierung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte sollte zentral auf Landesebene erfolgen. Die vorhandenen Instrumente Wirtschaftsplan und Kosten-Leistungs-Rechnung (KLR) erlauben keine gesamtheitliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und berücksichtigen auch keine Verkehrseffekte (vgl. Kapitel 3.4.3). Das zu entwickelnde Instrument sollte sich vor allem durch Transparenz und eine einfache Systematik auszeichnen. Die Bereitstellung der Eingangsgrößen und die alltägliche Anwendung läge dann in der Verantwortung der Bezirke.
- Die Erarbeitung von Planungshilfen zur Konzeption, zur Einrichtung, zum Betrieb und zur Organisation der Überwachung kann beispielsweise durch eine praxisnähere Überarbeitung des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

Die Landespolitik kann zu einer Versachlichung der öffentlichen Diskussion beitragen, indem Vor- und Nachteile der Bewirtschaftung und die Möglichkeiten und Grenzen ihrer Anwendung parteienübergreifend diskutiert werden.

## Bezirke

Die Bezirke sind vor allem bei der Bereitstellung geeigneter Datengrundlagen gefordert. Die vorliegende Untersuchung ergab in dieser Hinsicht erhebliche Defizite, weil die für eine Evaluation notwendigen Daten häufig nicht oder nicht hinreichend differenziert vorliegen. Vorgehalten werden sollten folgende Daten:

- Aktuelles Stellplatzangebot mit Bewirtschaftungsdaten
- Räumlich und zeitlich differenzierte Parkscheinautomatendaten, mit denen die Auswirkungen einer veränderten Überwachungsstrategie gemessen werden können<sup>60</sup>
- Räumlich und zeitlich differenzierte Statistiken über Falschparker bzw. Verwarnungs- und Bußgelder (vgl. Kapitel 5.1.3)
- Räumlich und zeitlich differenzierte Daten zur Parkraumauslastung (vgl. Kapitel 5.1.3)
- EDV-Erfassung und -Vorhaltung der ausgegebenen Vignetten und Ausnahmegenehmigungen.

Erste Entwicklungsschritte in diese Richtung gibt es bereits im Bezirk Mitte. Dort soll über IT-gestützte Verfahren und die Einrichtung einer Datenbank mit digitaler Karte ein besseres Management der Parkraumbewirtschaftung erreicht werden. Im Stadtplanungsamt wurde bereits das Informationssystem für Infrastruktur- und Standortplanung (ISIS) mit Schnittstellen für den Datenaustausch mit anderen gängigen Formaten entwickelt. Als erste Anwendung für ISIS erstellt das Straßen- und Grünflächenamt digitale Karten mit Informationen wie Anzahl der Stellplätze, Bewirtschaftungsformen des Stellplatzangebotes, Gebührenhöhe und Bewirtschaf-

<sup>60</sup> vgl. Bezirksamt Mitte von Berlin / Q-Park GmbH & Co KG / VMZ Betreibergesellschaft mbH: Untersuchungen zur Datenauswertung von Parkscheinautomaten, unveröffentlicht.

tungszeiten sowie Standorte der Parkscheinautomaten. Um weitere Informationen auf der Nachfrageseite des Parkraumgeschehens zu berücksichtigen, wurde die Ausschreibung von neuen Parkscheinautomaten genutzt, um dem Auftragnehmer die Lieferung und Pflege relevanter Daten aufzuerlegen.

### 5.3 Grenzen der Betrachtung und offene Fragen

Die vorliegende Untersuchung beschäftigt sich mit der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung in Berlin vor dem Hintergrund der politischen Diskussionen und haushaltstechnischen Zwänge. Über diese engere Fragestellung hinaus sind in diesem Zusammenhang jedoch auch weitere Fragen zu beachten, beispielsweise: wie wirtschaftlich muss ein Instrument der Verkehrsplanung sein? oder welche externen Kosten und Nutzen entstehen und (wie) können diese monetarisiert werden?

Im Zusammenhang mit der politischen Diskussion um die Einführung neuer Parkzonen in Berlin wird in der Regel der Nachweis der Kostendeckung erwartet. An die Parkraumbewirtschaftung werden somit wirtschaftlich höhere Anforderungen gestellt als an andere Planungsinstrumente wie eine Straßenraumgestaltung oder eine Lichtsignalanlage, nach deren Amortisationszeiträumen selten gefragt wird.

Diese Haltung sollte kritisch hinterfragt werden, da die Bewirtschaftung viele Nutzen bewirkt, die nur schwer bezifferbar sind. So können konkurrierende Flächenansprüche in urbanen Räumen besser befriedigt werden. Die Erreichbarkeiten der bewirtschafteten Gebiete steigt mit der höheren Parkplatzchance auch für den Wirtschaftsverkehr. Parksuchverkehre werden reduziert, die Verkehrsmittelwahl der Berufspendler wird zugunsten des Umweltverbundes beeinflusst, die Immissionsbelastung sinkt und die Aufenthaltsqualität steigt. Die Kosten müssen daher nicht nur an den Einnahmen gemessen werden, sondern am angestrebten Nutzen, der in der Regel nicht ohne weiteres in Euro ausgedrückt werden kann.

Aber auch bei einer Reduzierung auf die wirtschaftlichen Kenngrößen sind externe, volkswirtschaftliche Kosten zu berücksichtigen, wie beispielsweise die Bereitstellungs- und Unterhaltungskosten der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.<sup>61</sup> Umfassende Kosten-Nutzen-Rechnungen liegen hierzu kaum vor, obwohl die Bereitstellungskosten die Gesamtrechnung erheblich beeinflussen würden. Beispielhaft wurden die tatsächlichen Kosten im Rahmen einer Studie der Technischen Universität Berlin ermittelt.<sup>62</sup> Darin werden u.a. Opportunitätskosten pro Parkplatz und Tag in Höhe von ca. 6,50 € durch Vergleiche mit den Kosten anderer Sondernutzungen ermittelt. Hinzukommen weitere Kostenpositionen, u.a. Erhaltungskosten von knapp 1,- € pro Parkplatz und Tag und zugeordnete externe Kosten des Autoverkehrs allgemein. Allein Opportunitäts- und Erhaltungskosten belaufen sich demnach pro Parkstand auf rund 2.750 € im Jahr.

Folgt man dieser Argumentation, ergäben sich Kosten, die fast das zehnfache der im klassischen Sinne ermittelten Kosten der Bewirtschaftung betragen würden (vgl. Tabelle 17: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2006 in Berlin-Mitte auf Seite 33). Dies relativiert die Aussagekraft der bisherigen Betrachtungen.

Insgesamt sollte es Aufgabe der Verkehrsplanung sein, Parkraumbewirtschaftung so effizient wie möglich durchzuführen. Damit der alltägliche Betrieb laufend evaluiert und optimiert werden kann, müssen die verkehrlichen und die wirtschaftlichen Effekte in einem Bewertungsinstrument abgebildet und so aufbereitet werden, dass die Ergebnisse direkt verwertbar sind. Ein solches Instrument steht bislang nicht zur Verfügung.

<sup>61</sup> vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg / Argus, LK Argus GmbH (Bearb.): Parken in Hamburg, Abschlussbericht 2009, unveröffentlicht.

<sup>62</sup> Bruns u.a.: Ökonomisches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Wilmersdorf. Abschlussbericht im Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, TU Berlin, 2002.

## 6. Fazit

In Berlin und vielen anderen Städten gibt es keine differenzierte und aussagekräftige Gegenüberstellung der Kosten und Erträge von Parkraumbewirtschaftung. Die Berliner Instrumente Wirtschaftsplan und Kosten-Leistungs-Rechnung eignen sich nicht für eine umfassende Bewertung der Wirtschaftlichkeit. Es gibt daher auch kaum sinnvolle Ansätze zur Evaluierung und zur Steigerung der Effizienz.

Im vorliegenden Bericht werden die wesentlichen Faktoren der Wirtschaftlichkeit anhand der rund 20.000 bewirtschafteten Parkstände des Bezirks Mitte von Berlin im Jahr 2006 dargestellt und Schlussfolgerungen für die Planungs- und Verwaltungspraxis abgeleitet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Parkraumbewirtschaftung in Berlin Überschüsse erwirtschaftet. Es treten jedoch auch gravierende Probleme auf, beispielsweise mit der Bereitstellung der für die Effizienzprüfung notwendigen Datengrundlagen. Problematisch ist auch die intransparente Verwendung der Verwarnungs- und Bußgelder, die zu großen Planungsunsicherheiten gerade in denjenigen Bezirken führt, die über eine räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nachdenken. Dies hemmt massiv die im StEP Verkehr vorgesehene Ausdehnung der Bewirtschaftung.

Die zentrale Stellgröße für die Erreichung der verkehrsplanerischen Ziele und der wirtschaftlichen Effizienz einer Parkraumbewirtschaftung ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Der für eine regelmäßige flächendeckende Überwachung erforderliche Personalbedarf wurde bisher stark unterschätzt. Mit dem gegebenen Personal kann die angestrebte Überwachung aller Stellplätze in einem 2-Stunden-Turnus nicht annähernd durchgeführt werden. In der vorliegenden Untersuchung wurde daher ein neues Personalbedarfsschema erstellt und Hinweise zur Optimierung der Überwachungsstrategien erarbeitet.

Da allein in Berlin-Mitte im Jahr 2006 ein jährlicher „Umsatz“ von rund 13 Mio € mit Parkscheinegebühren und Verwarnungsgeldern in Parkzonen verbunden war, wird empfohlen, ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement zu entwickeln, mit dem Fehlentwicklungen frühzeitig erkannt und Optimierungen ermöglicht werden.

Die Senatsverwaltung für Finanzen kann die Planungssicherheit der Bezirke durch zwei Maßnahmen erhöhen:

- Es ist sinnvoll, den Bezirken eine verbindliche Klärung und eine transparente Darstellung der Verwendung der Verwarnungs- und Bußgelder aus der vorgaberelevanten Einnahmekategorie E03 zur Verfügung stellen, um die Auswirkungen auf den Bezirkshaushalt deutlich zu machen.
- Parkraumbewirtschaftung in Berlin ist insgesamt kostendeckend und wird dies voraussichtlich auch sein, wenn alle im StEP Verkehr genannten potenziellen Erweiterungsgebiete in die Bewirtschaftung einbezogen werden. Es ist jedoch möglich, dass einzelne Teilgebiete defizitär betrieben werden müssen. Da die verkehrslenkende Wirkung auch dort anzustreben ist, sollte ein Finanzausgleich entwickelt werden, der auch über Bezirksgrenzen hinweg sicherstellt, dass eventuelle Defizite durch Bewirtschaftungsüberschüsse an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kann den Bezirken Hilfestellung bei ihren Bemühungen zur Effizienzsteigerung geben:

- Die Erarbeitung von Planungshilfen zur Konzeption, zur Einrichtung, zum Betrieb und zur Organisation der Überwachung kann beispielsweise durch eine praxisnähere Überarbeitung des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung erfolgen.



- Die Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsinstrumentes zur laufenden Evaluierung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte sollte zentral auf Landesebene erfolgen. Die vorhandenen Instrumente Wirtschaftsplan und Kosten-Leistungs-Rechnung erlauben keine gesamtheitliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und berücksichtigen auch keine Verkehrseffekte. Das zu entwickelnde Instrument sollte sich vor allem durch Transparenz und eine einfache Systematik auszeichnen. Die Bereitstellung der Eingangsgrößen und die alltägliche Anwendung läge dann in der Verantwortung der Bezirke.

Die Bezirke sind vor allem in zweierlei Hinsicht gefordert:

- Die Bereitstellung geeigneter Datengrundlagen muss gewährleistet werden. Hierzu gehören unter anderem räumlich differenzierte Daten zur Befolgungsquote der Regelungen. Die vorliegende Untersuchung ergab in dieser Hinsicht erhebliche Defizite, weil die für eine Evaluation notwendigen Daten häufig nicht oder nicht hinreichend differenziert vorliegen.
- Das von der Senatsverwaltung zu entwickelnde Bewertungsinstrument ist von den Bezirken einzuführen und anzuwenden.

Es wird empfohlen, die genannten Punkte im Rahmen eines Pilotprojektes zu entwickeln und in der Praxis zu testen. Geeignet wäre der Ortsteil Prenzlauer Berg, in dem die Parkraumbewirtschaftung im Sommer 2010 eingeführt werden soll.

Die einmaligen Umsetzungskosten der o.g. Empfehlungen würden voraussichtlich im niedrigen einstelligen Prozentbereich eines Jahresüberschusses liegen. Durch die erzielbaren Effizienzsteigerungen wären diese Kosten somit innerhalb kürzester Zeit amortisiert.

## Literaturverzeichnis

- Berlin, Bezirk Mitte / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, 2006
- Berlin, Bezirk Mitte / E. Heinrichs u.a. (CS Plan, Bearb.): Parkraumbewirtschaftungskonzept für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin-Mitte, 2006
- Berlin, Bezirk Mitte / E. Heinrichs, J. Leben (KommunalData, Bearb.): Parkraumbewirtschaftungskonzept Potsdamer Platz, 2004
- Berlin, Bezirk Mitte / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38, September 2008
- Berlin, Bezirk Mitte / Q-Park GmbH & Co KG / VMZ Betreibergesellschaft mbH: Untersuchungen zur Datenauswertung von Parkscheinautomaten, unveröffentlicht
- Berlin, Bezirk Mitte: Abschlussbericht der AG „Parkraumbewirtschaftung / -überwachung“, 2006
- Berlin, Bezirk Pankow / LK Argus GmbH (Bearb.): Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, Dezember 2008
- Berlin, Gesetz zur Beseitigung des strukturellen Ungleichgewichts des Haushalts - Haushaltsstrukturgesetz 97
- Berlin, Landeshaushaltsordnung (LHO) in der Fassung vom 20.11.1995 (GVBl. S. 805), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.2005 (GVBl. S. 475)
- Berlin, Senatsverwaltung für Finanzen: Produktkatalog für Berlin, Version 10.1, Juli 2006
- Berlin, Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz / PGN, CS Plan, Heinrichs (Bearb.): Lärmaktionsplan Berlin, November 2008
- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / E. Heinrichs, L. Bison, C. Rüssel (CS Plan, Bearb.): Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, 2005
- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / LK Argus GmbH (Bearb.): Poster und Flyer „Parkst Du schon oder suchst Du noch?“, August 2008
- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Plan): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Dezember 2004
- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Luftreinhalte- und Aktionsplan für Berlin 2005-2010, August 2005
- Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: mobil 2010 - Stadtentwicklungsplan Verkehr, 2003
- Berlin-Brandenburg, Amt für Statistik: Bevölkerung in Berlin 2007. Statistischer Bericht A I 3 – j / 07
- Berlin-Brandenburg, Amt für Statistik: Siedlungs- und Verkehrsfläche im Land Berlin 2007. Statistischer Bericht A V 5 – j / 07
- Bruns u.a.: Ökonomisches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Wilmersdorf. Abschlussbericht im Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, TU Berlin, 2002

Bundesanstalt für Straßenwesen / BSV (Bearb.): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Heft V 145, 2005

Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26.06.1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Art. 5 der Verordnung vom 18.07.2008 (BGBl. I S. 1338)

Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg / Argus, LK Argus GmbH (Bearb.): Parken in Hamburg, Abschlussbericht 2009, unveröffentlicht

LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007, Juli 2008, noch unveröffentlicht

München, Landeshauptstadt, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Pilotprojekt der TU München zur Qualitätssicherung im Parkraummanagement, o.D.

Parkgebühren-Ordnung vom 28. Juli 1986 (GVBl. S. 1138); zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 01.08.2006 (GVBl. S. 882)

Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2965)

Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) vom 13.11.2001 (BGBl. I S. 3033), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19.07.2007 (BGBl. I S. 1460)

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Stand 2006	9
Abbildung 2:	Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin, Stand 2006	10
Tabelle 3:	Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin, Stand 2006	10
Abbildung 4:	Einnahmen aus Parkscheingebühren im Bezirk Mitte von Berlin, 2006	14
Tabelle 5:	Parkscheingebühren je Parkscheinautomat und bewirtschaftetem Stellplatz im Bezirk Mitte von Berlin, 2006	14
Tabelle 6:	Bewirtschaftungsdauer im Bezirk Mitte von Berlin, 2006	16
Abbildung 7:	Parkscheingebühren je bewirtschaftetem Stellplatz und Stunde, bereinigte Daten, 2006	17
Abbildung 8:	Parkscheinautomatendichte und Gebühreneinnahmen	18
Tabelle 9:	Merkmale der betrachteten Parkzonen im Bezirk Mitte von Berlin	20
Abbildung 10:	Parkscheingebühreneinnahmen und Kfz- bzw. Privat-Pkw-Dichte	21
Abbildung 11:	Parkscheingebühreneinnahmen und Bewohnerdichte / Bewohner-Pkw-Dichte	22
Abbildung 12:	Parkscheingebühreneinnahmen und Kurzparkeranteile	22
Abbildung 13:	Parkscheingebühreneinnahmen und Verhältnis der Stellplatzkapazitäten	23
Tabelle 14:	Auszug aus dem Bußgeldkatalog	25
Abbildung 15:	Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in den bewirtschafteten Parkzonen des Bezirks Mitte von Berlin, 2006 (Schätzung)	26
Abbildung 16:	Anteile der Vignetteninhaber und Parkscheinnutzer an allen Parkenden	28
Tabelle 17:	Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2006 in Berlin-Mitte	33
Tabelle 18:	Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung Berlin-Mitte 2006, Abrechnung	39
Abbildung 19:	Geldflüsse der Parkraumbewirtschaftung in Berlin und ihre Berücksichtigung in vorhandenen Bewertungsinstrumenten	42
Abbildung 20:	Parkhäuser in der Mannheimer Innenstadt	44
Abbildung 21:	Beispiel zu Bewirtschaftungsformen in München (Mittleres Lehel)	45
Abbildung 22:	Beispiel zu Bewirtschaftungsformen in Wiesbaden (Inneres Westend)	46
Abbildung 23:	Bewirtschaftungszonen in Nürnberg	47
Abbildung 24:	Bisheriges Berechnungsschema zum Personalbedarf der Parkraumüberwachung (Beispiel für den Bereich Potsdamer Platz / Kulturforum, Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa 9-22 Uhr)	52
Abbildung 25:	Heutige Schichteinteilung (Beispieldarstellung, die Zeiten können variieren)	54

- Abbildung 26: Vorschlag zu einem neuen Berechnungsschema für den Personalbedarf der Parkraumüberwachung (Beispiel für den Potsdamer Platz / Kulturforum, Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa 9-22 Uhr) 56
- Abbildung 27: Start-/Ziel-/Pausenstandort der Überwachungskräfte und bewirtschaftete Gebiete im Bezirk Mitte von Berlin 58

## Anhang

Anhang 1: Gesprächspartner und -termine

Anhang 2: Produkt-Vergleichsbericht 2006 (Produkt 78844 R-Ord-Parkraumüberwachung)

## **Anhang 1: Gesprächspartner und –termine**

### **Gesprächstermine**

- 22.09.2008: Herr Rogge, Bürgeramt
- 01.10.2008: Herr Biedermann, SE Finanzen
- 07.10.2008: Herr Mikkeleitis und Frau Will, Ordnungsamt
- 14.11.2008: Abstimmungsrunde der Überwachungskräfte
- 12.12.2008: Abstimmungsrunde der Überwachungskräfte
- 18.12.2008: Herr Schalt, Ordnungsamt
- 23.01.2009: Herr Sarimski, Steuerungsdienst und Frau Papist, Ordnungsamt
- 27.01.2009: Teilnahme an den Überwachungsgängen
- 05.02.2009: Herr Bergmann, Ordnungsamt
- 05.02.2009: Herr Schalt, Ordnungsamt

### **Telefoninterviews**

- 26.01.2009: Mannheim, Herr Eberle, Fachbereichsleiter Sicherheit und Ordnung
- 09.02.2009: München, Herr Mentz, Abteilungsleiter Stadtplanung und Bauordnung
- 05.03.2009: Wiesbaden, Herr Heinz, Sachgebietsleiter Verkehrstechnik
- 03.04.2009: Nürnberg, Herr Bayer, Abteilungsleiter Ordnungsamt

### **Workshops**

- 09.06.2009: Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin mit Vertretern der Senatsverwaltung und der Bezirke
- 26.06.2009: Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung in Großstädten mit Vertretern der Städte Berlin, Hamburg und Köln

## Anhang 2: Produkt-Vergleichsbericht 2006 (Produkt 78844 R-Ord-Parkraumüberwachung)

kum. Ist bis Monat: **12 / 2006**  
 Bericht erstellt am: 09.02.2007  
 Datenstand: 09.02.2007

### Produkt - Vergleichsbericht

78844 R-Ord-Parkraumüberwachung  
 001085 Ordnung im öffentlichen Raum  
 005056 Überwachung Parkraum und ruhender Verkehr  
 Externes Produkt



SenFin - KLR

Z	Kostenartengruppe (ggf. mit Budgetkennzeichnung)	Mtte 31	Fm-Krgrg 32	Parksw 33	Chbg-Werf 34	Spardau 35	Spf-Zhdf 36	Tpht-Schbg 37	Neukohn 38	Trepn-Kop 39	Marz-Hdf 40	Lichtenberg 41	Reinlandf 42	Ges./Median 00
1	Produktmenge	24.599	40.896	0	40.912	30.444	90.024	95.600	0	0	0	0	0	745.875
2	direkte Personalkosten	3.589.904	285.126	0	2.645.330	273.792	829.825	435.590	0	0	0	0	0	8.041.103
3	indirekte Sachkosten	4.720	22	0	126.759	12.441	17.290	66	0	0	0	0	0	161.298
4	Personalkosten im mehrheitl. erw. Teilkosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Personalkosten im mehrheitl. erw. Teilkosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Personalkosten im mehrheitl. erw. Teilkosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Abschreibungen auf Mobilien	0	0	0	24.886	0	2.901	0	0	0	0	0	0	27.787
8	kauf. Zinsen auf Mobilien	0	0	0	2.060	0	457	0	0	0	0	0	0	2.517
9	kauf. Zinsszuschläge	13.128	4.445	0	11.005	0	2.708	2.256	0	0	0	0	0	33.542
10	Teilkosten	3.607.788	270.594	0	2.810.541	286.233	853.180	437.911	0	0	0	0	0	8.266.249
11	Umlage Infrastrukturkosten/traier	559.339	13.781	0	88.959	18.270	53.022	24.863	0	0	0	0	0	758.175
12	Umlage Infrastrukturkosten/traier	40.353	9.456	0	109.278	6.859	18.754	23.460	0	0	0	0	0	208.160
13	Umlage mierversuchte Gemeinkosten	328.291	5.620	0	104.569	14.705	42.338	17.245	0	0	0	0	0	512.769
14	Umlage mierversuchte Gemeinkosten	34.019	272	0	18.397	2.469	7.792	1.576	0	0	0	0	0	64.525
15	Umlage Leitungs-/Managementkosten	79.028	22.683	0	95.325	10.171	30.205	26.032	0	0	0	0	0	263.444
16	Umlage Leitungs-/Managementkosten	15.735	3.904	0	13.011	1.459	3.858	3.075	0	0	0	0	0	41.042
17	Umlage Abteilungskosten	43.515	2.948	0	78.126	5.396	10.383	2.024	0	0	0	0	0	142.393
18	Umlage Abteilungskosten	10.352	192	0	25.866	1.257	2.040	779	0	0	0	0	0	40.467
19	Umlage Amts-/Referatskosten	521.626	41.225	0	517.082	52.835	284.777	194.663	0	0	0	0	0	1.912.208
20	Umlage Amts-/Referatskosten	109.588	10.750	0	79.065	14.396	39.345	45.102	0	0	0	0	0	296.246
21	Umlage nachgeordn. Einrichtungen Kol.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	Umlage nachgeordn. Einrichtungen Kol.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	erweiterte Teilkosten	5.349.633	381.423	0	3.940.159	414.059	1.345.695	776.730	0	0	0	0	0	12.207.696
24	Umlage kalk. Grst.-zinsen	18.700	2.427	0	16.499	673	21.663	7.677	0	0	0	0	0	67.211
25	Informationskosten - gesamt -	700	0	0	280	75	214	568	0	0	0	0	0	4.254
26	Informationskosten - gesamt -	5.368.438	384.276	0	3.958.932	414.993	1.367.572	784.965	0	0	0	0	0	12.279.161
27	Verrechnungserträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Verrechnungserträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	Ist - Erträge	7.372.367	134.782	0	3.026.644	0	1.309.471	719.704	0	0	0	0	0	12.562.968
30	Sonstige (Informationsche) Erträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	Transfers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zusammenfassende Angaben / Kennzahlen														
32	erweiterte Teilkosten bw	5.126.460	352.405	0	3.661.478	387.611	1.270.741	700.482	0	0	0	0	0	11.519.177
33	erweiterte Teilkosten bw	223.175	29.020	0	258.682	26.440	74.954	76.248	0	0	0	0	0	688.519
34	Stückkosten (Z32/Z1) und Median	21,87	9,33	0,00	15,80	11,68	14,95	9,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13,32
35	davon Stückkosten bw	20,96	8,62	0,00	14,77	10,94	14,12	8,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
36	Median abzgl. Stückkosten bw (Z35)	0,91	0,71	0,00	1,04	0,75	0,83	0,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
37	Differenz Zeile 37 zu bw: ST Kosten (Z35)	12,40	12,61	0,00	12,28	12,57	12,48	12,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
38	unmittelbare Kostenstellenkosten (Z10+Z19 bis Z22)	-8,56	3,99	0,00	-2,49	1,63	-1,63	4,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.176.702
39	unmittelbare Kostenstellenkosten je Produktkenntheit (Z38/Z1)	17,33	7,89	0,00	13,66	9,97	13,08	7,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,36
40	n % der erweiterten Teilkosten	79,24	84,57	0,00	86,46	85,37	87,49	87,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,36
41	direkte Personalkosten je Produktkenntheit (Z23/Z1)	14,73	6,52	0,00	10,66	7,72	9,25	5,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,83
42	n % der erweiterten Teilkosten	67,35	70,84	0,00	67,43	66,13	61,87	56,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,14
43	direkte Sachkosten je Produktkenntheit (Z42/Z1)	0,02	0,00	0,00	0,51	0,35	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22
44	Verrechnungserträge je Produktkenntheit (Z43/Z1)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
45	Verrechnungserträge je Produktkenntheit (Z43/Z1)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46	Umlagekostenanteil je Produktkenntheit (Z25+Z26/Z1)	7,12	2,71	0,00	4,53	3,61	3,99	3,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,28
47	n % der erweiterten Teilkosten	32,56	29,06	0,00	28,97	30,71	30,60	30,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32,29
48	Umlage IKT je Produktkenntheit (Z21+Z12/Z1)	2,45	0,57	0,00	1,93	1,41	1,53	1,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30
49	n % der erweiterten Teilkosten	17,58	1,99	0,00	5,03	6,07	5,33	6,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,92
50	Umlage Amts-/Referatskosten je Produktkenntheit (Z21+Z20/Z1)	17,58	1,99	0,00	5,03	6,07	5,33	6,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,56
51	n % der erweiterten Teilkosten	17,58	1,99	0,00	5,03	6,07	5,33	6,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,56
52	Deckungsbeitrag n % der erweiterten Teilkosten (Z21 bis Z29/Z23)	137,81	35,34	0,00	76,82	0,00	97,31	92,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	102,91

Bericht erstellt am 23.01.2006

17\_78844.xls

Ber. n 18.33. App. 3468





Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



LK Argus  
GmbH